ANNO XXXVIII - N. 6 COPIE 185.000 GIUGNO 1932 - ANNO X

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

Base del successo nella vita è una perfetta salute. Non esiste salute senza un'ottima digestione. Provate l'*Opopeptol* di Carlo Erba

20 goccie dopo i pasti

Opopeptol

CARLO ERBA S. A.

MILANO

L'Odol si distingue in modo speciale da tutti gli altri dentifrici, per la sua meravigliosa proprietà di depositare sulle mucose della cavità boccale uno strato microscopicamente sottile, ma in pari tempo denso ed antisettico, che agisce ancora per delle ore, dopo aver sciacquata la bocca. Ed è appunto quest'azione prolungata, non posseduta da nessun altro preparato, che dà la certezza a chi si serve giornalmente dell'Odol, che la sua bocca è sicuramente difesa contro l'azione dei parassiti della putrefazione, e delle sostanze fermentative, che distruggono i denti.

ESIGERE
LA STELLA ROSSA

batteriscamente pura

diuretica - antiurica
anticatar-
rale

la migliore
acqua da
tavola

ACQUA di S. PELLEGRINO

SI VENDE
IN TUTTO
IL MONDO

ALI NEL CIELO

L'aviazione civile in Italia.

Il movimento ed il traffico avutisi sull'intera rete aerea italiana, nei primi sei anni di esercizio, è stato il seguente:

Anno di esercizio	Km. percorsi N.	Passegg. trasportati N.	Posta e giornali trasportati kg.	Bagagli e merci trasportati kg.
1926...	523.122	3.991	1.572	40.907
1927...	1.327.556	9.757	6.699	139.820
1928...	1.991.809	15.629	21.294	288.047
1929...	3.008.965	25.034	64.253	456.925
1930...	4.438.912	38.361	67.783	612.369
1931...	4.152.007	33.650	105.573	601.031
Totale.	15.442.371	126.422	267.174	2.139.099

La contrazione del traffico dei passeggeri trasportati nel 1931, rispetto al 1930 (12,29%) trova in parte riscontro nella diminuita attività di volo (6,47 %) dovuta, quest'ultima, ad una diminuita frequenza dei servizi aerei, per ragioni di economia di bilancio.

La maggiore percentuale di diminuzione nel traffico dei passeggeri, rispetto all'attività di volo (5,82 %) è dovuta oltre che alla crisi economica anche ad una maggiore restrizione nella concessione di viaggi gratuiti.

Prevedibili sviluppi dell'aerolinea Olanda-India Olandese.

La grande linea aerea Olanda-India Olandese è destinata a svilupparsi verso le altre Isole della Sonda e verso l'Australia.

Vari voli sperimentali sono già stati compiuti su queste rotte. La cartina dimostra le future diramazioni di questa importante arteria.

Una nuova realizzazione dell'industria aeronautica italiana.

Il programma elaborato dal Ministro dell'Aeronautica per dare all'aviazione civile italiana ottimi velivoli prosegue metodicamente. Dopo il Caproni 101, il Marchetti 71, il Savoia-Marchetti S. 66, la Società Breda ha costruito, anche essa, un apparecchio destinato al traffico aereo peninsulare. Esso è un possente trimotore capace di trasportare 14 passeggeri.

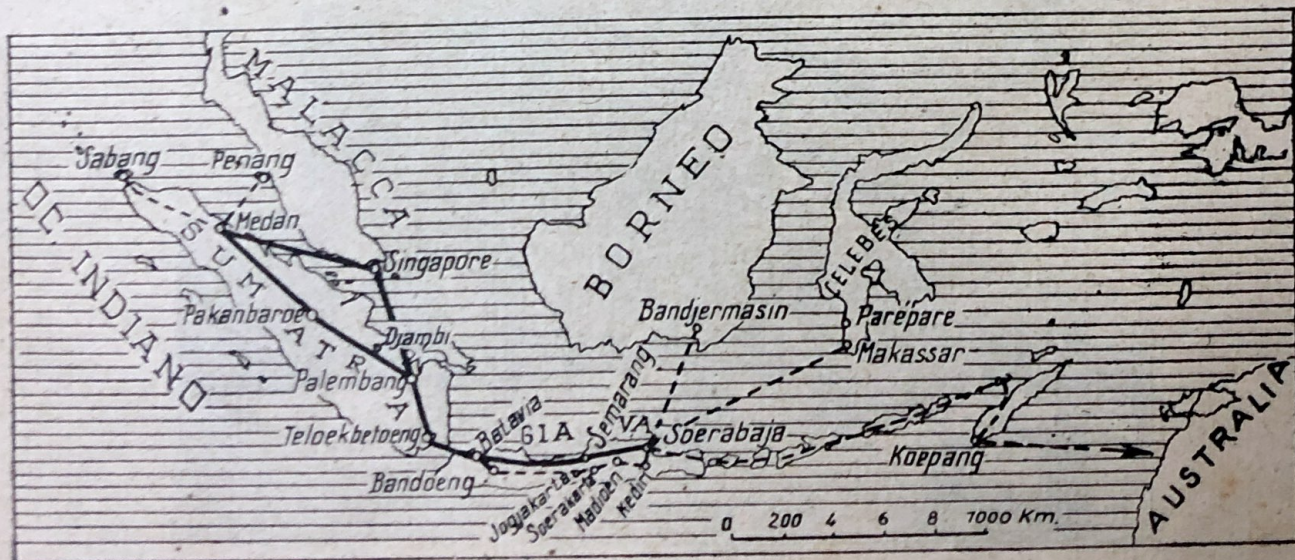
Il nuovo velivolo Breda 32 è stato espressamente studiato per essere adibito al trasporto di passeggeri e merci sulla rete italiana e sulle linee di collegamento delle principali città dell'Europa Centrale.

Le caratteristiche principali del Breda 32 sono:

Superficie alare m² 85
Peso a vuoto kg. 3800
Carico utile » 2700
Peso totale » 6500
Carico per m² » 76
Peso per CV. » 13
Potenza motrice (complessiva) CV. 960
Autonomia 5 ore
Velocità massima km.-ora 235
Velocità minima » » 100
Velocità di crociera » » 200
Quota di tangenza (pratica) m. 5500.

Il più piccolo triplano del mondo.

All'Aeroporto di Capodichino è stato collaudato il più piccolo aeroplano del mondo: un minuscolo triplano azionato da un motore Anzani da 40 HP.

Il nuovo triplanino « Ricci 6 » ha eseguito un volo di 23 minuti all'altezza di 800 metri,

LE FUTURE DIRAMAZIONI DELL'AVIOLINEA DELLE INDIE OLANDESI.

raggiungendo la velocità di circa 165 chilometri orari, e dimostrando ottime qualità di volo.

L'apparecchio misura appena metri 3,50 di apertura alare ed ha un peso massimo a vuoto di kg. 180; può portare un carico di 120 kg. con una autonomia di 3 ore di volo. E' stato costruito presso la Società Anonima Officine Partenopee Stabilimenti Bacini e Scali, da maestranze napoletane.

Per una maggiore velocità di volo.

In Inghilterra recenti esperienze condotte al tunnel aerodinamico con motore a raffreddamento ad aria hanno dimostrato che ad una quota di 12.000 piedi la velocità di un apparecchio può aumentare del 10 % mediante il semplice impiego di un cofano di motore a forma conveniente.

Sono state sperimentate numerose specie di cofani e delle esperienze è stata fatta relazione. E' interessante notare che malgrado l'aumento di velocità ottenuta, quella di ascesa rimane inalterata.

Rotte aeree transatlantiche.

Il prossimo Convegno a Roma dei trasvolatori dell'Atlantico, rende di attualità la cartina pubblicata qui sotto, che indica le rotte più frequentemente seguite nelle trasvolate anzidette.

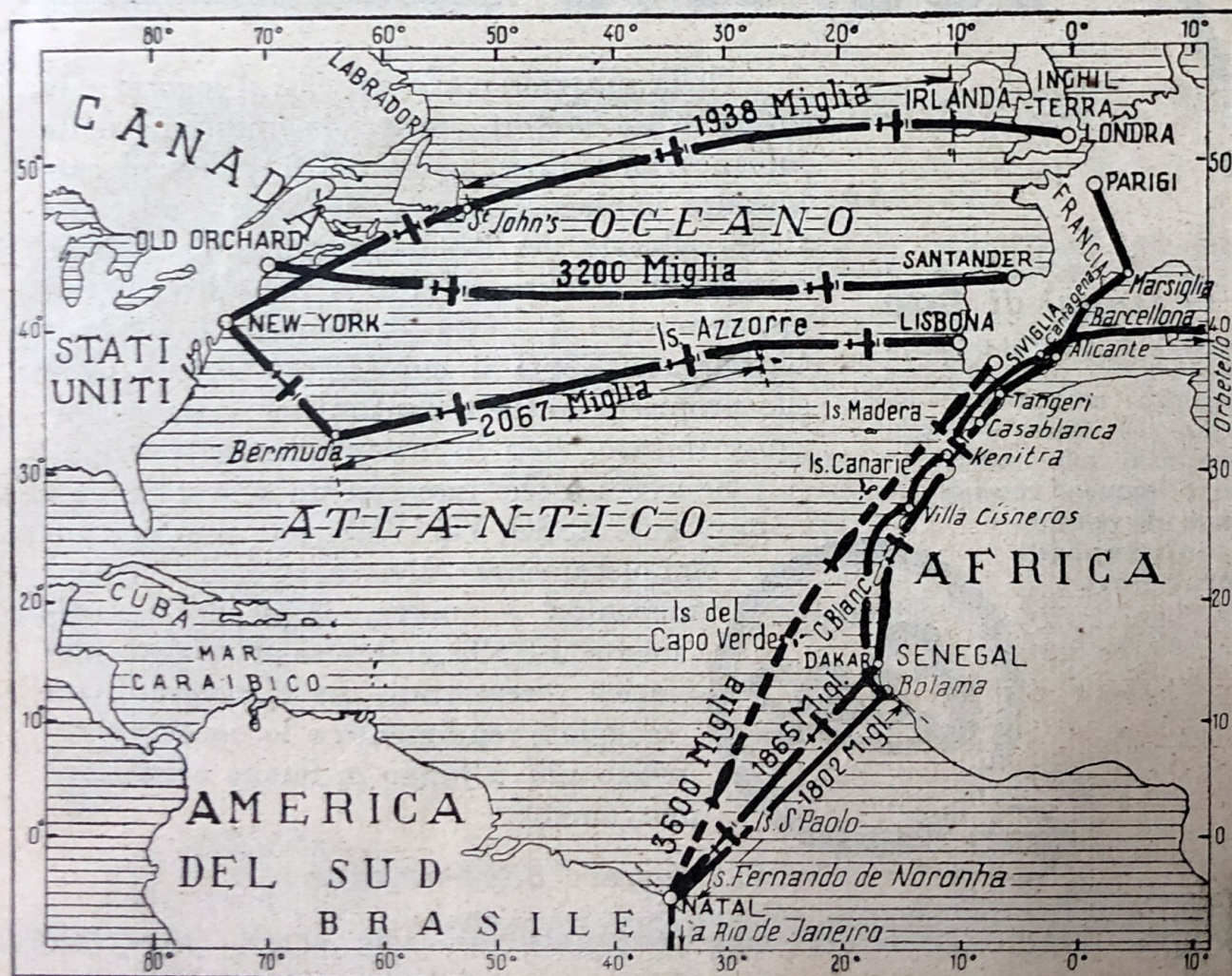
Le rotte segnate con linee intiere sono state sorvolate da pionieri dell'Oceano, da Alcock a Brown, da Lindbergh a Hinkler. Dirigibili hanno anch'essi seguito questi itinerari.

La rotta Orbetello-Barcellona-Bolama-Natal è quella seguita dallo Stormo Atlantico guidato da Italo Balbo.

Servizi atlantici e catapultamento dei velivoli.

In vista del progettato servizio aeronautico dalla Germania all'America del Sud che la Lufthansa sta organizzando, questa Compagnia progetta l'impianto di catapulte in varie località sulle due rive dell'Atlantico Meridionale. Le località prese sinora in considerazione si trovano in vicinanza di Bathurst nella Gambia sul lato africano e presso Pernambuco in Brasile sul lato americano.

Queste catapulte servono al lancio di idrovolanti a scafo centrale o di idrovolanti a galleggianti, ma saranno montate su terra in modo da evitare le difficoltà che incontrano al decollaggio gli idrovolanti fortemente caricati, in caso di forte movimento di marea o di tempesta, condizioni queste frequenti sulle coste dell'Atlantico meridionale.

Il servizio di catapultamento gestito dal Norddeutscher-Lloyd con le sue navi *Bremen* ed *Europa* allo scopo di accelerare il tra-

LE ROTTE SEGUITE NELLE TRASVOLATE ATLANTICHE.

sporto di posta attraverso l'Atlantico settentrionale fra l'America e l'Europa, ha avuto inizio per la stagione 1932, il giorno 27 aprile e il giorno 4 maggio rispettivamente per la traversata nei due sensi.

Il *Bremen* trasporta un idrovolante ad ala bassa Heinkel HE-58 con motore Pratt and Whitney Hornet e l'*Europa* uno Junkers W. 34, idrovolante ad ala bassa.

Libretti di passaggio doganale.

In seguito all'adesione data dal Governo polacco alla Convenzione dei «Carnets de passages en douanes» della Federazione Aeronautica Internazionale, l'Aero Club della Polonia è stato autorizzato a rilasciare i Carnets in parola.

L'elenco dei paesi che adottano i «Carnets de passages en douanes» per gli aeromobili da turismo viene pertanto aggiornato come segue: Italia, Germania, Austria, Belgio, Spagna, Francia, Gran Bretagna, Giappone, Paesi Bassi, Romania, Svizzera, Cecoslovacchia, Polonia.

Il «Razzo volante» per le misurazioni scientifiche.

Lo studente in ingegneria Carlo Boggensee, di Brema, è riuscito ad effettuare il primo lancio utile di razzo per misurazioni scientifiche. L'altezza raggiunta e registrata non è eccessiva: cinquecento metri.

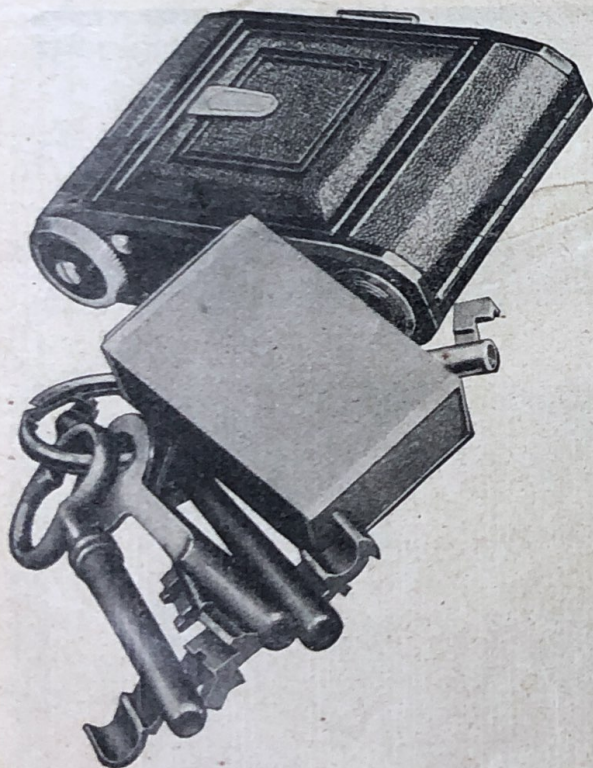
Il primo risultato di questo esperimento superò, peraltro, tutte le previsioni dell'inventore. Il razzo, munito di paracadute, di altimetro e di apparecchio fotografico, dopo aver raggiunto la quota suddetta, è ridisceso regolarmente.

L'apparecchio è in alluminio, con alette di direzione in ottone. Il lancio avviene per mezzo di un accenditore elettrico, azionato a distanza di duecento metri.

L'autogiro «Baby».

La Comper Aircraft Company ha ultimato la costruzione di un minuscolo autogiro «Baby» munito di motore Pobjoy da 75 cavalli, destinato ad una sola persona.

L'ala rotante ha tre pale costruite a sbalzo, di modo che non richiedono i soliti tiranti, inoltre esse possono venire ripiegate lungo la fusoliera, facilitando il ricovero dell'apparecchio in un locale di limitate dimensioni. L'apparecchio è munito di ali rudimentali le quali però non esplicano funzioni di sostentamento quasi e sono principalmente destinate a mantenere il controllo laterale.

Prossimamente si effettueranno le prove di collaudo; si ritiene che l'apparecchio potrà superare le 130 miglia orarie e potrà prendere quota ad angolo ripidissimo.

Una linea settentrionale tra l'America e l'Europa.

Due importantissime Compagnie di aviazione la *Transamerican Airways* e la *Transamerican Airlines*, hanno concluso un accordo per attuare insieme il progetto di istituire una rotta aerea per l'Europa attraverso l'Atlantico settentrionale, via Canadà, Groenlandia, Islanda, Isole Faröer e Isole Shetland.

Le due Società cooperano insieme nelle esperienze necessarie.

Per un aumento del 30 % del carico pagante degli aeroplani.

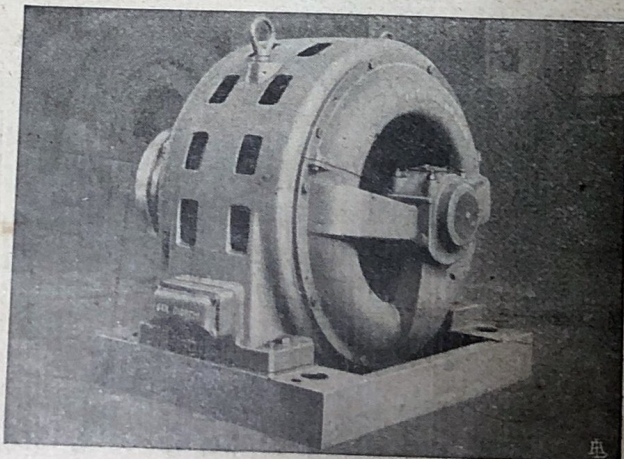
In una conferenza tenuta presso la «Royal Aeronautical Society» H. J. Stieger inventore della costruzione ad unico lungherone, accennò alla possibilità di aumentare il 30 % il carico pagante relativo agli aeroplani, come conseguenza del risparmio di peso ottenuto nella costruzione dell'ala.

Il conferenziere previde inoltre la possibilità di effettuare ulteriori risparmi di peso nelle strutture alari, e affermò che nell'aumento del peso utile si deve vedere giustificata la speranza di adibire più grande numero di aeroplani di piccole dimensioni nei servizi commerciali, e di aumentare così la capacità dell'aviazione a competere con gli altri mezzi di trasporto.

Il sistema di costruzione ad unico longherone che sostituisce i due o tre longheroni normalmente necessari per assicurare la rigidità dell'ala dell'apparecchio, è stato recentemente messo alla prova con risultati soddisfacenti in un grande apparecchio commerciale. La tendenza alla flessione dell'ala ad unico longherone viene eliminata mediante un certo numero di aste in duralluminio installate ad angolo retto rispetto all'asse longitudinale del longherone. Lo Stieger affermò che questo metodo di costruzione assicura la rigidità occorrente, indipendentemente dalla copertura dell'ala. Questo risparmio di peso potrebbe tradursi nella costruzione di apparecchi di dimensioni inferiori del 23 % agli apparecchi primitivi, con motori di minore potenza, implicanti quindi un minor dispendio e minori spese di funzionamento. Non è chi non veda l'influenza che una simile innovazione potrebbe avere sull'avvenire dell'aviazione civile.

Sviluppi dell'Aviazione Sovietica.

Da una relazione annuale dell'Ufficio dell'Aviazione Civile Sovietica risulterebbe che la rete aerea russa è stata durante il 1931 sviluppata del 30 % e portata ad un totale di 35.000 chilometri.

Oltre all'attività del traffico aereo regolare, l'aviazione è stata impiegata per assistenza all'agricoltura (esempio: semina del riso); per

la sorveglianza contro gli incendi nella estesissima regione forestale dell'Asia Centrale; per la ricognizione degli spostamenti delle masse di pesci e delle montagne di ghiaccio nei mari artici.

Cinquanta nuovi aeroporti e cento stazioni meteorologiche sono state impiantate per conto dell'aviazione.

Uno speciale rilievo meritano i progetti dell'Accademia delle Scienze Agrarie di Mosca per l'impiego dell'aviazione nel campo meteorologico. Infatti è prevista per il 1932 la utilizzazione dei velivoli nel campo della frutticoltura mediante il gettito dall'aria di speciali prodotti chimici.

L'Inghilterra e le esportazioni aeronautiche.

Secondo dati ufficiali l'Inghilterra si trova alla testa delle altre Nazioni in fatto di esportazione di materiali aeronautici. Le cifre che più sotto si riportano non danno tuttavia una esatta situazione delle esportazioni aeronautiche poichè essi non riguardano tutto ciò che all'estero viene costruito sotto licenza inglese. La seguente è la tabella delle esportazioni:

	1929 Lst.	1930 Lst.	1931 Lst.
Gran Bretagna	2.158.667	2.049.921	1.861.467
Stati Uniti	1.881.514	1.811.975	1.062.050
Francia	1.853.900	1.850.400	1.252.900
Germania	238.940	312.700	980.000

Le donne ed il volo in Inghilterra.

Circa il 20 % degli allievi piloti inglesi — senza contare naturalmente il personale della R.A.F. — sono donne.

Più di 200 di queste sono future aviatrici, di cui alcune già hanno fatto il brevetto «B» ed altre — in minor numero — posseggono anche quello per la navigazione.

Gli istruttori asseriscono che le donne imparano a volare con pari facilità che gli uomini, ed è solo per un eccesso di prudenza che viene loro impartita una istruzione che dura qualche tempo di più.

La spesa per l'aeronautica militare in Europa.

Il bilancio militare ed il bilancio aeronautico della Francia, Inghilterra, Jugoslavia ed Italia per l'esercizio 1931-32, segna le seguenti cifre:

Nazioni	Bilancio militare	Bilancio aeronautico	Proporzione degli stanziamenti per l'Aeronautica sul totale del bilancio militare
Francia .. (a)	12.141.404.345	2.544.713.000	1/4,8
Inghilterra (a)	7.553.057.400	1.420.212.400	1/5,3
Jugoslavia (a)	882.608.241	91.170.930	1/9,6
Italia.... (a)	5.256.028.350	752.890.000	1/6,9

Totale in lire italiane dei bilanci aeronautici dal 1926 al 1932

Francia	10.044.679.922
Inghilterra	8.157.390.700
Jugoslavia	360.262.706
Italia	4.469.561.151

(a) Esercito; Marina ed Aeronautica.

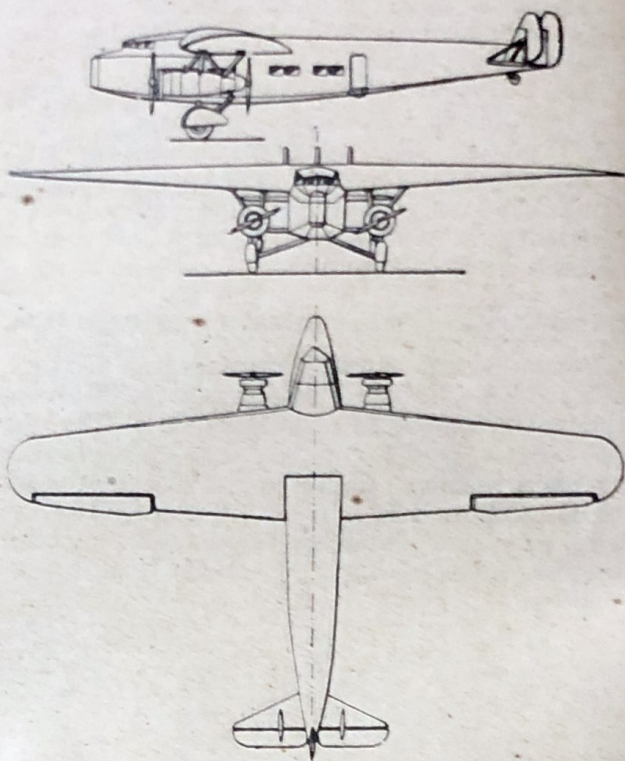
Sviluppo dell'aviazione commerciale nell'Africa Portoghese.

In seguito ad accordi tra il Governo portoghese ed un importante gruppo Aeronautico francese, l'esercizio di tutte le linee aeree collegante i vari centri dell'Africa portoghese sarà affidato per un periodo di 30 anni alla «Spela» (Societade Portuguesa de estudos e Lineas Aerea), impresa, questa, controllata e finanziata dalla Compagnie Générale Aéropostale di Parigi, che, come è noto, è la principale Società francese di trasporti aerei.

Le linee aeree considerate negli accordi sono quelle comprese tra il Portogallo e le Azzorre, Madera, San Thomé, Capo Verde, Angola, Guinea Portoghese e l'Africa Orientale Portoghese.

I grandi velivoli da trasporto.

La Germania, con le Ditte Junkers e Dornier, e l'Inghilterra, con l'Handley Page, hanno già costruito grandi velivoli da trasporto. Il *Fokker F. 32* è l'ultimo prodotto della Fokker ed è stato costruito a richiesta della Western Air Express e dimostra quanto le grandi Case costruttrici fidino sull'avvenire dell'aviazione commerciale.

Il *Fokker F. 32* è un grande monoplano da trasporto, capace di trenta passeggeri. L'apertura alare del velivolo è di m. 30,200; la superficie portante di mq. 123,60. Munito di quattro motori Pratt e Whitney «Hornet» della potenza complessiva di 2300 CV può percorrere 1250 chilometri alla velocità di crociera di km.-ora 198. La velocità massima del *Fokker F. 32* è di km.-ora 236.

IL GRANDE MONOPLANO «FOKKER F. 32».

Infatti questo è tutto per eseguire una buona fotografia! Col nuovo "Kodak" Mod. 620 formato 6x9 Voi non avete affatto bisogno di esperienza per essere pari a un consumato dilettante in fotografia. Che grazioso apparecchio! Ammiratene la costruzione, il corredo ottico, l'eleganza della presentazione, e sopratutto soffermatevi sulla straordinaria semplicità d'uso. Non privatevi dunque del piacere di fare della fotografia, recatevi dal vostro rivenditore di articoli fotografici e chiedete che vi si mostri il nuovo "Kodak" Mod. 620. Vi persuaderete meglio di tutto quanto vi abbiamo illustrato.

"Kodak" Mod. 620

Prezzo L. 275.-

Kodak S. A. — Via Vittor Pisani. — Milano 29

Anno XXXVIII — **Sommario del Fascicolo di Giugno** — N. 6

A. Galletti. — *Wolfango Goethe*, pag. 401.
U. Giusti. — *Lo spopolamento montano in Italia*, pag. 413.
——— *L'Annuario dell'aeronautica del T. C. I. e del R. Ae. C. I.* pag. 417.
——— *Concorso folcloristico a premi*, pag. 424.
G. Caraci. — *Nel cuore del Valdarno*, pag. 425.
——— *Una Crociera Popolare su cinque mari*, pag. 434.
——— *Una raggiera di viaggi a riduzione sulle ferrovie di montagna del Bolzanese*, pag. 437.
G. Podio. — *I «Pezzotti» di Valtellina*, pag. 444.
I. Kunze. — *Artisti italiani del Barocco in Germania*, pag. 447.
A. Canestrini. — *Uccelli inanellati*, pag. 461.
G. Cenzato. — *Invito all'Abruzzo*, pag. 471.
——— *Ente Nazionale Industrie Turistiche*, pag. 476.

Ali nel cielo, pag. VII. — Vita del Touring, pag. 205. — Notizie ed Echi, pag. 207. — Statistica dei Soci al 30 Aprile 1932-X, pag. 248.

Abbonamento per il 1932: L. 15,50 (per i soli N. dal 3 al 12, essendo gli altri esauriti) (Estero L. 32,50).
Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) *più L. 2 di tassa d'ammissione; Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalizi e fondatori della Sede:* L. 300,20 (Estero L. 400,20).

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

LE VIE D'ITALIA
RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO
MILANO - CORSO ITALIA, 10
ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE
LEGGE 7 APRILE 1921, N° 610 - ROMA: VIA MARGHERA 2, ANGOLO VIA MAGENTA

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI
PROPAGANDA - ALBERGHI - PRODOTTO ITALIANO
SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Anno XXXVIII - N. 6

Questa Rivista si compone: della pubblicità dalla pag. I alla pag. XVI, del testo dalla pag. 401 alla 476 e del notiziario dalla pag. 201 alla 248.

Giugno 1932
(Anno X)

WOLFANGO GOETHE

(1749-1832)

Tutta la Germania ha celebrato in questo primo centenario dalla morte il nome del Goethe, come quello del maggior poeta che il popolo tedesco abbia generato. Alla celebrazione si è associata l'Europa, ma fuori di Germania l'opera goethiana è certo più famosa che conosciuta. Un critico tedesco, Ermanno Grimm, ha detto che, come avviene di tutti i grandi creatori, ogni secolo futuro avrebbe dovuto riconquistarsi la poesia del Goethe e ricostruire per conto suo la figura del poeta. E veramente ogni età riflette degli spiriti geniali una immagine proporzionata alla propria cultura, alla propria concezione della vita e dell'arte e a quell'intuizione o visione dell'Essere, cui ha saputo sollevarsi. Non è impertinente, per esempio, il dubbio se il secolo passato — romantico nella sua prima metà, positivista e naturalista nella seconda — abbia saputo comprendere la vastità e l'armonia del genio goethiano, e dubbi anche maggiori potrebbero sorgere rispetto al secolo in cui viviamo ed alla sua preparazione spirituale ad intendere l'arte del Goethe. In Germania, si capisce, l'opera sua è stata scrutata da tutti i lati e le guide critiche, i commentatori dotti, gli esegeti sottili abbondano, sebbene le loro interpretazioni ci lascino molte volte increduli o perplessi; ma per la grande maggioranza dei lettori non tedeschi, anche colti, la scoperta del Goethe è appena incominciata. Dell' immenso palazzo che il suo vasto genio ha edificato si conosce appena qualche sala e qualche soffitta.

In Italia hanno avuto e conservano tuttavia una certa popolarità soltanto due lavori del poeta: il *Werther* ed il *Faust*. *I dolori del giovane Werther*, opera di poesia che appartiene alla prima giovinezza del Goethe (1774) e che più tardi egli giudicò molto lontana e quasi estranea alla maturità virile del proprio spirito, è un romanzo d'amore, di languore e di morte, scritto in forma epistolare, seguendo gli esempi — ammiratissimi nella seconda

metà del Settecento — che ne avevano dato prima, in Inghilterra, il Richardson colla *Pamela* (1740) e con *Clarissa Harlowe* (1748); poi in Francia, imitando il Richardson, Gian Giacomo Rousseau colla *Nuova Eloisa* (1761). Nel *Werther* l'azione più rapida ed intensa, lo stile più netto e più vivo, l'impeto della passione giovanile, che non deviava verso il moralismo predicatorio del Rousseau, ed anche quel confluire ed armonizzare nella trama narrativa di certi temi lirici e patetici, come la malinconia, la *rêverie*, l'amore della solitudine, le nebbie ossianiche, il culto sospiroso delle ruine e delle tombe, piacquero meravigliosamente al secolo decimottavo, che senza rinunciare al razionalismo, spasimava ormai per la « sensibilità ». Poi le tante imitazioni che il fortunato romanzo goethiano suscitò in Europa: gli *Ortis*, i *René*, gli *Obermann*, le *Delfine* e le *Corinne*, ne mantennero vivo il ricordo e ne ravvivarono la fortuna. Quanto al *Faust*, esso fu il poema prediletto, la bandiera gloriosa, il modello ideale e inimitabile della poesia romantica; ma veramente non tutto il *Faust*, non il poema drammatico compiuto, quale venne elaborandolo e tessendolo il Goethe in oltre cinquant'anni di meditazione e di travaglio, ma principalmente un episodio di esso, il più sentimentale e appunto il più romantico: quello che si trova già in gran parte nel primo abbozzo del dramma, *l'Urfaust*, scritto sin dal 1774, cioè gli amori mefistofelicamente catastrofici di Faust ringiovanito e dell'ingenua Margherita. Il *Faust* integro, il poema in cui la cornice di una vecchia leggenda popolare accoglie e costringe in molteplici episodi simbolici l'esperienza morale e intellettuale di uno degli spiriti più ricchi dell'Europa moderna quale fu il Goethe, è assai poco noto in Italia. Molti della seconda parte del poema non conoscono che il *Sabba classico*, così come appare interpretato e musicalmente trasformato nel *Mefistofele* di Arrigo Boito. Non sono d'avviso che si debbano invidiare alla Germania certe ambiziose discussioni estetiche, certi faticosi e pesanti commenti interpretativi che la pedanteria filosofica ed erudita hanno addensato, spesso offuscandolo, intorno al secondo *Faust*, ma credo sia un torto di molti Italiani l'aver accettato, senza beneficio di inventario, la comoda opinione che dopo la morte di Margherita l'azione del dramma goethiano si avviluppi fastidiosamente in una serie di strambe ed oscure divagazioni allegoriche, nelle quali lampeggino forse qua e là pensieri profondi, ma da cui ogni poesia sia svanita. L'allegorismo nella seconda parte del *Faust* nasce da un proposito goethiano, da una meditata idea della poesia, forse erronea, certo contraria al gusto poetico dei moderni; ma dentro ed oltre la fitta selva dei simboli e delle allegorie splende anche nel *Faust*, come sul principio della *Divina Commedia*, il colle luminoso della poesia, nè per timore delle « Empuse » o delle « Sirene », dei sofismi ironici di Mefistofele o dei sillogismi sciocchi del *Famulus*, è il caso di spaventarsi, e per salvare i diritti del « sentimento » volgere senz'altro le spalle al dramma. Un poco più avanti sta la Bella addormentata: bisogna cercarla ripetendo i versi di Dante:

> Ma per trattar del ben ch'i'vi trovai,
> Dirò dell'altre cose ch'io v'ho scorte.

Il *Faust*, ideato intorno ai venticinque anni, finito nel 1831 — ad ottantadue — è la trascrizione mitico-poetica di una vasta esperienza intellettuale; ma durante il cinquantennio della sua genesi, e della sua formazione in quante altre forme di arte e di pensiero, in quante attività e ricerche ed esperienze

IL BRENNERO (DA UN DISEGNO DEL GOETHE).

PAESAGGIO NELLE VICINANZE DI TERNI (DA UN DISEGNO DEL GOETHE).

si sono venute esercitando la fantasia e l'intelligenza del Goethe! Egli fu poeta lirico — uno tra i più schietti, profondi, musicali che abbia la letteratura moderna — e nel libro delle sue poesie troviamo magnifici canti d'amore, ballate e canzoni, meditazioni ed elegie, satire ed epigrammi. Fu poeta drammatico, e dopo aver dato alla ribellione contro la tradizione letteraria classicheggiante, che sventolava la bandiera della spontaneità, della natura e del genio, il più notevole dramma dello *Sturm und Drang* col suo *Goetz von Berlichingen* (1773), si innalzò poi, abbandonando il pittoresco ed il caratteristico, alla obiettività storica ed alla finezza psicologica dell'*Egmont* (1788), alla purezza e serenità dell'*Ifigenia in Tauride* (1787) e del *Torquato Tasso* (1789), e in un originale romanzo: *Gli anni di tirocinio di Guglielmo Meister* (1796) mostrò come dalla zingaresca mediocrità della vita dei comici si potesse trarre una preziosa esperienza d'arte e di vita. Coll'*Arminio e Dorotea* (1797) sollevò l'idillio rustico, innestato su casi storici contemporanei, ad un'ampiezza, ad una serenità, ad un'armonia omeriche; rammodernò nel *Reineke Fuchs* (1794) la satirica epopea medioevale della volpe: aperse la via a certe sottili curiosità psicologiche e fisiologiche del romanzo moderno colle *Affinità Elettive* (1809); trasse, a settant'anni, dalla lirica persiana motivi di poesia di una freschezza e grazia giovanili nel suo *Divano Occidentale* (Der Westöstliche Divan, 1819); rielaborò per adattarle alla scena del teatro di Weimar, di cui fu per molti anni direttore, tragedie francesi ed inglesi; tradusse la *Vita* di Benvenuto Cellini; dedicò un libro al Winckelmann; dissertò intorno alla storia dell'arte e fu anche critico letterario, il più duttile, acuto, intelligente critico che a giudizio del Sainte-Beuve fosse allora in Europa. Nel suo vasto spirito accanto al poeta v'era anche un uomo pratico, che ad un bisogno sapeva occuparsi seriamente di politica e di amministrazione; e v'era uno scienziato che vide e scrutò molto addentro in fatto di geologia, di mineralogia, di zoologia, di botanica, e fece importanti scoperte nel campo dell'anatomia comparata e

LA VISTA DI SAN PIETRO DALLA VILLA PAMPHILI (DA UN ACQUARELLO DEL GOETHE).

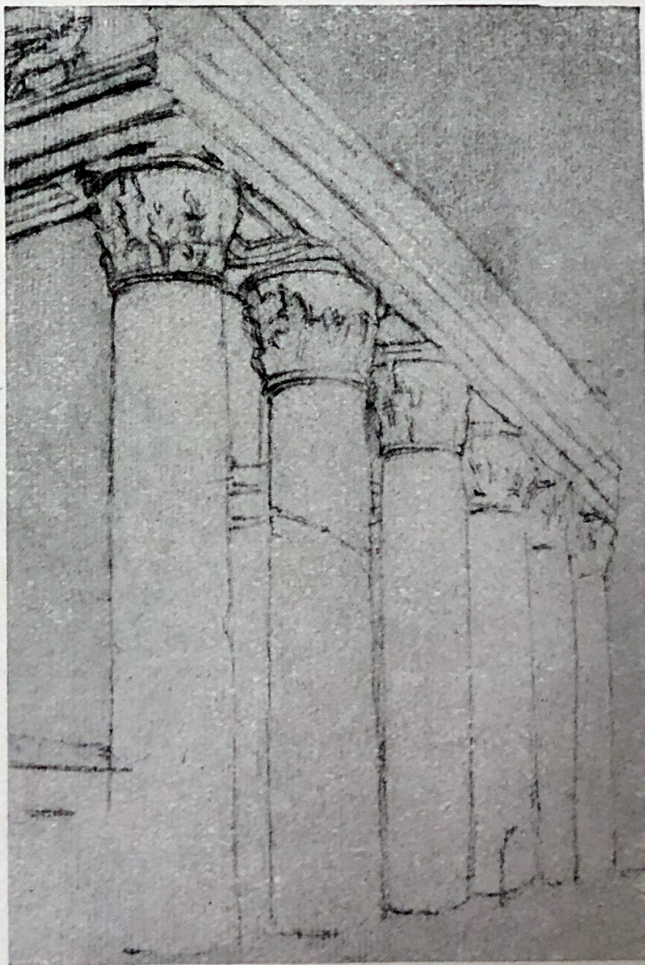
della fisiologia vegetale. Certo l'Europa, dopo certi uomini del Rinascimento, dopo un Leon Battista Alberti e un Leonardo da Vinci, non aveva più visto sorgere un ingegno altrettanto ricco e che armonizzasse in sè attitudini intellettuali ed elementi di cultura tanto diversi. Nè a comprendere il Goethe basta conoscerne a parte a parte l'opera letteraria e l'opera scientifica nel loro svolgersi ed alternarsi entro il quadro storico della cultura contemporanea. L'aspetto più geniale, ma insieme più difficile a cogliere e definire, nella vita strenuamente laboriosa di quest'uomo, è appunto la sua vita stessa: è la fiamma interiore che fuse e unificò tante conoscenze ed esperienze in una coscienza intellettuale da cui trassero comune e vitale nutrimento la poesia e la scienza.

OBELISCO E BATTISTERO AL LATERANO (DA UN DISEGNO DEL GOETHE).

***

La sorte fu assai benigna verso il Goethe preparando al corso della sua lunga esistenza le condizioni più propizie affinchè tutti i germi della sua ricca personalità potessero fiorire ed espandersi; e si comprende come Federico Schiller, il quale prima di stringersi al Goethe in una gloriosa fraternità spirituale sentì per lui una oscura antipatia mista di ammirazione, osservasse nella sua triste adolescenza quanto poco aveva fatto per lui la vita,

UNA VISIONE DEL COLLE AVENTINO (DA UN ACQUARELLO DEL GOETHE).

che al Goethe era stata così indulgente. Il figlio del Consigliere imperiale Giovanni Gaspare Goethe e di Caterina Elisabetta Textor aveva trovato nella casa paterna di Francoforte sul Meno (ove era nato il 28 agosto 1749) un'agiatezza e insieme un gusto per la cultura che spianarono la via al suo ingegno, procurandogli sin dalla puerizia un'educazione veramente umanistica e liberale. Quando, a sedici anni, egli si recò a Lipsia per seguire in quell'Università gli studi giuridici, conosceva, oltre alle lingue classiche, il francese e l'inglese ed era esercitato nello studio del disegno. A Lipsia prima, poi a Strasburgo, ove passò a compiere gli studî, più che alla giurisprudenza, attese alla poesia, all'arte, all'amore: annodò importanti amicizie letterarie, meditò liriche e drammi, si imbevve delle nuove teorie estetiche con che il Lessing, l'Herder e quei poeti che presero nome dallo *Sturm und Drang* (Tempesta ed Impeto) si proponevano di ridar vita e forza alla poesia nazionale, liberandola dall'imitazione del declinante classicismo francese; ma nè allora, nè poi, a Wetzlar o a Francoforte, quando fece ritorno presso la famiglia, egli fu mai costretto a interrompere i suoi studi e le sue esperienze per piegarsi, sotto l'assillo del bisogno, ad altre fatiche. Celebre a venticinque anni (dopo la pubblicazione del *Goetz von*

PARTICOLARE DEL TEMPIO DI ANTONINO E DI FAUSTINA (DA UNO SCHIZZO DEL GOETHE).

IMPRESSIONI ARCHITETTONICHE DI TIVOLI (DA UN DISEGNO DEL GOETHE).

Berlichingen e più del *Werther*) egli conquista l'immaginazione e la simpatia del giovane Carlo Augusto, Granduca di Weimar, e l'anno dopo (nell'ottobre del 1775) è da lui chiamato e poi trattenuto colle più cordiali testimonianze di stima e di amicizia in quella cittadina di Weimar ove il poeta prese stabile dimora e che per merito suo e dei tanti altri uomini di ingegno che là convennero intorno a lui, splende ora nella storia della cultura tedesca come l'Atene della Germania. Consigliere privato del duca da prima, poi consigliere di legazione, poi primo ministro ed insieme ministro delle finanze, egli conobbe allora, sia pure su di una piccola scena, gli espedienti e gli adattamenti di quella vita pubblica, il cui contatto è mortale per gli ideologi, per i mistici e per i contemplativi, ma che può giovare agli spiriti essenzialmente realisti come quello del Goethe col variare ed approfondire la loro conoscenza degli uomini. Certo la vita di quella piccola Corte coi suoi intrighi, le sue rivalità, i suoi pettegolezzi infastidì a volte ed oppresse il Goethe, cui assillava il pensiero di aver abbandonato la superiore realtà della poesia per seguire l'ombra fallace degli onori e delle cariche; ed a questo contrasto, che a certe ore turbava il suo animo, egli ha dato un'espressione poetica nella tragedia di cui è protagonista Torquato Tasso. Ma a tale disagio, che del resto nel Goethe non divenne mai troppo tormentoso, c'erano larghi compensi: un più intimo contatto appunto colla realtà sociale, la possibilità di chiamare a Weimar, facendo loro conferir cariche ed uffici, uomini di ingegno a lui cari: l'Herder prima, poi Federico Schiller; più tardi il fedele e devoto Eckermann; la facoltà di intraprendere lunghi ed agiati viaggi, tra cui memorabile il viaggio in Italia, che durò circa due anni (1786-88); e tutte le agevolezze che il teatro di Corte, gli istituti scientifici e le miniere dello Stato of-

LE ROVINE DEL PALATINO (DA UN ACQUARELLO DEL GOETHE).

PAESAGGIO AL LAGO DI NEMI (DA UN ACQUARELLO DEL GOETHE).

frivano alle sue esperienze di drammaturgo e alle sue ricerche di scienziato. Quando, nell'imperversare della rivoluzione francese, incominciò, correndo l'estate del 1792, la prima guerra della Prussia contro la Francia, che doveva finire colla *cannonade* di Valmy e la ritirata del Brunsvick, il Goethe accompagnò in quella spedizione il Granduca e narrò più tardi i suoi ricordi e le sue impressioni nella *Campagna di Francia,* scritta nel 1821-1822. Il dramma della storia tedesca, che si inizia colla battaglia di Jena (1806) e coll'invasione napoleonica e dal quale la Germania, dopo anni di smarrimento e di angoscia, doveva uscire più forte, ebbe nel Goethe uno spettatore più che un attore, ma uno spettatore che la sua carica aveva collocato ai primi posti e che nella tormenta ebbe lo sguardo principalmente rivolto a quella grande e vivente « realtà », a quella incarnazione della volontà e della forza che fu Napoleone. I Tedeschi contemporanei, che pur intuendo la genialità del poeta, aborrivano nel Goethe il panteista spinoziano e l'umanista che troppo fervidamente ammirava il paganesimo ed il Rinascimento, gli fecero un grave torto del suo colloquio con Napoleone a Erfurt (1808), della sua costante ammirazione per il genio napoleonico, e dell'aver portato le insegne della Legion d'onore conferitagli dal Cesare francese anche quando la Germania fremeva curva sotto il suo giogo, anche quando, dopo la campagna di Russia, si levò tutta in armi per abbatterlo. Pareva che la generazione dei giovani che combattè e vinse a Lipsia nel 1813 dovesse allontanarsi irritata dal Goethe; ma il fascino del suo genio prevalse, e alcuni fra i più ardenti poeti della riscossa patriottica, Teodoro Körner, per esempio, e Maurizio Arndt, presero le sue difese contro i detrattori volgari. Ormai il nome e l'opera del Goethe avevano una risonanza europea, e gli anni che trascorrevano via via, senza che l'energia intellettuale del vecchio poeta apparisse diminuita, facevano sempre più alta e più pura la sua gloria. A Weimar si recavano, in pellegrinaggio di ammirazione, letterati, scienziati, uomini politici da ogni parte della Germania e dell'Europa, e quando il Goethe morì nel 1832, ad ottantatrè anni, dopo brevissima malattia, cercando sino all'ultimo quella luce che per lui era vita insieme e conoscenza, non i Tedeschi soltanto ma tutti i popoli civili sentirono che spariva dal mondo il più grande poeta che

LA VILLA DI MECENATE, PRESSO TIVOLI (DA UN DISEGNO DEL GOETHE).

la Germania avesse mai generato. Da allora un secolo di studi, di indagini, di discussioni non è parso bastante ad illuminare tutti gli aspetti, ad analizzare e ad assimilare efficacemente alla coscienza intellettuale del nostro tempo tutti gli elementi vitali dell'opera sua.

***

Nella storia delle esperienze intellettuali del Goethe, il suo viaggio in Italia degli anni 1786-1788 ha un valore decisivo. Egli scriveva in una lettera del 26 maggio 1799 a Guglielmo di Humboldt: « Chi voglia intendere le letterature straniere, farsi un concetto del mondo abitato, meditare sulle nazioni, le loro origini e i loro rapporti, farà bene a viaggiare in molti paesi.... Così il mio soggiorno a Napoli e il mio viaggio in Sicilia mi han procurato una intuizione più diretta di tutto il mondo greco, e il soggiorno in Roma di quello latino ».

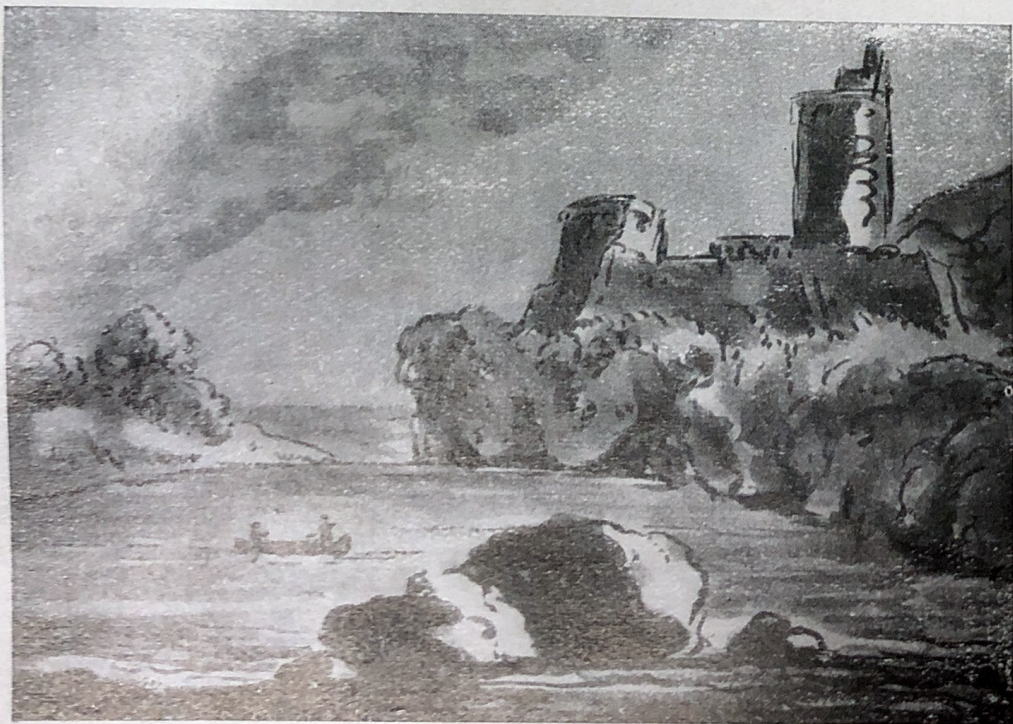
CASAL ROTONDO, SULLA VIA APPIA (DA UNO SCHIZZO DEL GOETHE).

A me pare che quel viaggio e quelle soste abbiano avuto su di lui un effetto anche più profondo e più benefico: lo abbiano aiutato a conoscere se stesso, a conquistare se stesso, a trarre dall'involucro del poeta sentimentale, tempestoso e « titanico » che egli era stato nella giovinezza, il poeta di Ifigenia, di Elena, di Euforione; dal discepolo appassionato del Rousseau il lucido esploratore ed il potente celebratore della unità cosmica così come l'aveva intuita e teorizzata lo Spinoza; dal giovane ribelle ai freni dell'arte e come il suo Werther anche alle dure leggi dell'esistenza, il lodatore della vita intesa come lavoro assiduo, ricerca tenace, conquista faticosa del vero, paziente ascesa verso una sfera di cognizioni più vasta e un'arte più limpida e più severa.

Il Goethe ha scritto assai tardi (intorno al 1816) una relazione del suo viaggio in Italia che è frammentaria ed incompiuta. Si potè integrare quella narrazione, che ha intento essenzialmente autobiografico, in parte cogli appunti dei suoi diarî (*Tagebücher*), in parte con frammenti di lettere scritte dal poeta durante il viaggio e indirizzate alla baronessa di Stein ed a Goffredo Herder. Del racconto compiuto

LAGHETTO NELL'INTERNO DELLA SICILIA (?) (DA UN ACQUARELLO DEL GOETHE).

ci ha dato recentemente (1924) una buona traduzione italiana accompagnata da un ottimo commento storico Eugenio Zaniboni, in tre volumetti della *Biblioteca sansoniana straniera*. Chi prenda a leggerlo — e la lettura è resa più facile e gradita dal traduttore, che ci viene piacevolmente illustrando « nei luoghi e nelle persone » la narrazione goethiana — si meraviglia sulle prime del carattere singolare che hanno queste impressioni di viaggio di uno degli uomini più geniali del Settecento. Non vi si dà quasi alcuna parte ai ricordi storici, non vi si leggono impressioni poetiche o divagazioni fantastiche, non osservazioni letterarie, non giudizî sull'animo, le passioni, le speranze del popolo italiano: sembrano i ricordi di viaggio di un pittore o di uno scultore: di un uomo avido di sensazioni artistiche, la cui anima vivesse tutta negli occhi. Le forme solenni delle montagne entro il limpido azzurro del cielo italiano, il verde cupo delle foreste, contrastante col verde più tenero dei pascoli, col giallo e col bruno dei campi coltivati; le greggi sparse al declivio o le coppie di buoi tornanti dal lavoro, seguite da bifolchi vestiti all'usanza paesana e spiccanti sul biancore lontanante della strada polverosa come macchie di colore — così che alla memoria di chi scrive si presenta il ricordo di certe tele fiamminghe, — queste sono le immagini che intentamente contempla e con minuta precisione descrive il Goethe non appena ha varcato le Alpi. Poi, quando sarà sceso verso le città ricche di monumenti artistici, soprattutto quando sarà a Roma, egli non avrà occhi che per i quadri e le statue, i templi e i palazzi, le ruine del Foro romano e le ruine della Via Appia, e riempirà di proposito e instancabilmente la sua immaginazione di colori, di forme, di contorni, di rilievi, contemplando a lungo e voluttuosamente quei marmi e quelle statue che il Winckelmann, genialmente sbagliando, gli aveva indicato come esemplari perfetti della plastica ellenica: la testa della *Giunone Ludovisi*, l'*Apollo di Belvedere*, il *Laocoonte*. A Napoli ed in Sicilia egli inseguirà invece la visione della città e dell'acropoli greca e vorrà rievocare le visioni dei poeti ellenici nel quadro di quella natura e di quella vita da cui sgorgava e di cui si nutriva il loro canto. La linea armoniosa di un golfo siciliano, su

cui biancheggiano, a specchio del mare, ruine di colonne e di templi, illuminerà allora per lui di una luce e di una vita nuova le omeriche avventure dell'errante Odisseo e l'isola della « dolce Nausica ». Perchè il Goethe aspirava con tutte le energie del suo spirito alla luce, alla forma, all'euritmia classica: simile ad un Orfeo, che, lasciandosi alle spalle il freddo e le brume dell'ispida Tracia, discendesse verso il sole più luminoso, i culti ed i miti più umani dell'Ellade antica. E veramente egli si sentiva ormai stanco della poesia tedesca contemporanea, insofferente del gusto dominante in quella Germania, ove col moralismo pietista, colle teorie estetiche dell'Herder, colla poesia ed i drammi dello *Sturm und Drang*, lo spirito di Gian Giacomo Rousseau tirannicamente imperava. Anche il Goethe s'era ispirato all'eloquente sentimentalismo del Rousseau nello scrivere il suo *Werther*, aveva contemplato, un tempo, con ossianica malinconia la luna albeggiante tra le brume di un cielo boreale, aveva celebrato la magnificenza dell'architettura gotica, creduto nel mito della poesia spontanea e popolare, ammirato coll'Herder l'Apollo barbarico, le cui frecce luminose fanno scaturire da cuori selvaggi la più schietta poesia. Ma la dissertazione sul *Laocoonte* del Lessing, la *Storia dell'arte nell'Antichità* del Winckelmann, la lettura dei grandi poeti greci lo avevano già alquanto disilluso di quelle sue ammirazioni giovanili. Eppoi c'era in lui un bisogno spontaneo di chiarezza, di ordine, di bellezza calma e dominatrice, che appariva ancora mal certo sotto quel desiderio di novità e quell'ardore di rivolta, cui il Goethe partecipò tra i diciotto e i venticinque anni e che agitava la temperie intellettuale della Germania fredericiana. Già a Weimar, molto prima di scendere in Italia, egli aveva cercato di conquistarsi un'idea dell'arte più forte e più libera intellettualizzando le proprie esperienze poetiche giovanili in quel libro, *La missione teatrale di Guglielmo Meister*, che, iniziato sin dal 1777, rimase incompiuto e fu poi in parte ripreso nel romanzo *Gli anni di noviziato di Guglielmo Meister*. Ai primi anni del suo soggiorno in Weimar appartiene la composizione dell'*Ifigenia in Tauride*, scritta in prosa e rappresentata nel 1779, che ci mostra il drammaturgo del *Goetz von Berlichingen* e del *Clavigo*, l'ammiratore dello Shakespeare ed anche della tragedia borghese preconizzata dal Diderot e dal Lessing, intento ad appropriarsi l'ordine e la semplicità armoniosa della tragedia greca. Ma erano aspirazioni che cercavano, senza trovarla, una forma, e non avevano radice in una sicura coscienza critica. Lo spirito del Goethe non si è ancora liberato dal fascino che certi aspetti della nuova poesia, della poesia che annunciava e preparava il romanticismo e della quale il Rousseau era stato l'antesignano e l'Herder era il teorico e l'esteta, avevano esercitato per molti anni su di lui. Il nebuloso, il misterioso, l'ondeggiante, tutto ciò che pareva sottrarsi alle leggi severe della cultura e della tradizione, lo ammaliavano ancora e contrastavano il passo a quell' idea della Bellezza intesa come proporzione e come euritmia, che si veniva svolgendo in lui per opera della riflessione e dell' esercizio dell'arte. L'aver concepito e scritto in prosa, e sia pure in una prosa dignitosa e severa, una tragedia come l' *Ifigenia*, che si ispirava ad uno

ROVINE SULLE COSTE DI SICILIA (DA UN ACQUARELLO DEL GOETHE).

ROVINE SUL MARE CON EFFETTO DI TRAMONTO (DA UN ACQUARELLO DEL GOETHE).

dei miti più religiosi della Grecia eroica, era una prova eloquente di tale incertezza.

Solo il viaggio in Italia valse a liberarlo, poichè qui soltanto e nelle linee del paesaggio e nelle reliquie dell'arte antica e in ciò che di quell'arte e di quello spirito era poi rivissuto nelle creazioni del nostro Rinascimento egli trovò quello che cercava: la Grandezza e la Bellezza umanizzate. Anche in quelle forme vivevano e si esprimevano le profonde energie dello spirito, ma contenute, circoscritte, indirizzate dalla ragione; spirava in esse uno schietto naturalismo, ma raffinato da una cultura essenzialmente umana. Dalla lotta vittoriosa della fantasia sulla diversità ed intensità tempestosa delle intuizioni e delle immagini era nato il grande stile che egli ammirava nella statuaria, nell'architettura, nella poesia antiche.

Se il Goethe viaggiando l'Italia non ha occhi che per il paesaggio, i quadri, le statue, i volti, le vesti; se attende con ardore a disegnare e dipingere, benchè nulla di originale egli abbia prodotto in questo campo, gli è che vuol conquistare la forma e che i modi d'espressione della pittura gli sembrano più impersonali, più aderenti all'oggetto, più liberi dalla commozione e quindi dalla deformazione sentimentale, che impronta necessariamente la parola. Solo attraverso quell'esercizio egli ha potuto conquistare come scrittore la sua classicità, cioè la purezza, la precisione, la limpidità dello stile. Davanti alla bellezza serena e quasi sovrumana di certe tele non l'artista soltanto trasaliva in lui, ma anche il poeta, e andava cercando tra sè quali stati d'animo si rivelassero nella purezza e nella soavità estatica di quei volti e come quegli stessi sentimenti potessero tradursi in parole. La sua *Ifigenia in Tauride*, originariamente prosaica, fu da lui verseggiata in Italia, e nella vergine greca il Goethe, ispirandosi alla nostra pittura religiosa, infuse un alito di spiritualità cristiana. In Bologna, pieno d'ammirazione davanti ad una Sant'Agata attribuita a Raffaello, scriveva: « L'artista ha dato alla santa una verginità sana, sgombra di preoccupazione e tuttavia senza freddezza e crudezza. Mi son fissato bene in mente questa figura: le leggerò in ispirito la mia *Ifigenia*, e non farò dir nulla a questa mia eroina che non possa esser proferito da quella santa ». Di questa liberazione estetica che si svolse e compì in Italia è palese l'impronta in tutta la posteriore opera goethiana: nella forma definitiva che egli diede all'*Ifigenia* e al *Torquato Tasso* come nella composizione delle *Elegie romane;* nell'*Erminio e Dorotea*, negli *Epigrammi veneziani*, nella prosa di *Verità e Poesia* non meno che nell'atteg-

SULLE COSTE DELLA SICILIA (DA UN ACQUARELLO DEL GOETHE).

giarsi nel suo spirito di fronte all'arte ed alla vita in quello cioè che fu chiamato il suo paganesimo e direi piuttosto un naturalismo panteistico di cui la ragione umana è il fulcro.

Anche la forma ultima del *Faust* deve molto al soggiorno del Goethe in Italia e alla sua mutata concezione dell'arte. Il *Faust* primitivo, verseggiato in parte sin dal 1774, si svolgeva principalmente intorno alla sinistra avventura d'amore del vecchio dottore ringiovanito. L'interesse tragico era nella seduzione, nel matricidio e nella mortale follia di Margherita, e il dramma non era, insomma, che una novella drammatizzata. Solo più tardi dopo il viaggio in Italia, nacque nel Goethe l'idea di tramutare quella novella in un poema cosmico, in un dramma simbolico dell'eterno conflitto tra il principio del Bene e quello del Male, e di ritrarre simbolicamente nelle avventure di *Faust* la serie delle esperienze morali e degli sforzi intellettuali, attraverso cui l'uomo superiore raggiunge quella serenità consapevole che è la « salvezza », non secondo il Vangelo, ma secondo Spinoza. Il *Prologo sul Teatro* e il *Prologo in cielo* (ove è la sfida tra Dio e Mefistofele) furono aggiunti al primo *Faust* nel 1798, e nel 1801 fu iniziata la *Notte di Santa Valpurga* ossia il Sabba romantico, cioè la magnifica evocazione della tregenda diabolica che doveva far contrasto a quella che fu chiamata la tregenda classica; all'evocazione della bellissima Elena e del tumultuoso corteo mitologico, intorno a cui si svolgevano le scene centrali e poeticamente più belle della seconda parte del dramma. E Faust, che lontano dalla sua tetra officina di alchimista e di negromante, lontano dall'affumicata taverna studentesca e dalla orrenda caldaia delle streghe, sospira verso la bellezza perfetta della figlia di Leda, e allorchè il potere misterioso delle Madri l'ha tratta, ombra meravigliosa, dal regno dell'Invisibile, la rapisce e la porta con sè nel suo medioevale castello, è veramente il Goethe che torna nella sua Germania dal paese di Mignon portando con sè quell'idea dell'arte che colà gli si era svelata. Le sue nozze colla nuova poesia il Goethe le aveva celebrate in Italia, ma le creature che nacquero da esse non furono di breve vita come il figlio di Elena e di Faust, Euforione. A Mefistofele, il quale nè intende nè ammira le divinità della mitologia ellenica, Homunculus risponde nella seconda parte del *Faust* (atto II, sc. 2): « Tu nato del nord, cresciuto fra le nebbie di un'altra età, come potresti avere acuto lo sguardo?... Voi altri non conoscete che fantasmi romantici; un fantasma genuino deve essere classico ».

ALFREDO GALLETTI.

Le riproduzioni dei disegni che adornano questo scritto sono state eseguite col permesso del « Goethe National Museum » di Weimar.

(fot. Barberi)

L'ABBANDONO DELL'ALTIPIANO PIEMONTESE. VAL RIPA (TORINO) - QUELLO CHE RIMANE DELLA CASERA ARGENTIERA).

LO SPOPOLAMENTO MONTANO IN ITALIA

SULLO *spopolamento montano,* specialmente dall'inizio del secolo attuale e più ancora dopo la guerra, si è già scritto tanto da formare una biblioteca. Geografi, economisti, studiosi di problemi militari, uomini di governo si sono dovunque preoccupati di un esodo delle popolazioni montane che si manifesta più o meno rapido nei diversi luoghi e nei differenti periodi di tempo ma che, attraverso qualche sosta o interruzione, palesa chiaramente la sua dipendenza da cause non transitorie.

L'argomento è stato svolto sia in opere di carattere generale geografico e demografico, sia in studi particolari, in articoli di giornali, in relazioni a Congressi. Anche la letteratura se ne è impossessata e il noto scrittore austriaco Rosegger, che in molti dei suoi libri ha descritto la vita dei montanari, ne ha fatto il centro dell'azione di uno dei suoi migliori romanzi, « Giacomo l'Ultimo », drammatica e passionale vicenda di un montanaro che, abbandonato da tutti i suoi, attratti dai miraggi d'oltre mare, finisce tragicamente sulle natie balze montane.

Sarebbe del tutto errato considerare lo spopolamento montano come un fenomeno assolutamente a sè stante: esso si collega in realtà alla più vasta corrente che tende a spostare dalle campagne verso i centri urbani e industriali molta parte della popolazione; anche certi suoi aspetti veramente patologici, come l'abbandono di case, di villaggi, di colture, non gli sono esclusivamente propri perchè se ne hanno esempi assai numerosi nelle terre del piano. Basta ricordare l'abbandono dei campi in certi Dipartimenti francesi.

Ma, sia perchè questi fenomeni patologici si palesano con maggior frequenza o con maggiore evidenza nelle valli montane, sia perchè essi acquistano in montagna caratteri più definitivi, quasi fissati anche nei cambiati aspetti della natura circostante — come l'abbassamento dei limiti di certe colture e la riapparizione del

(*fot. Ruatti*)

TRIORA (VALLE DELL'ARGENTINA, PROV. IMPERIA) CAMPAGNE NON LAVORATE NELLE IMMEDIATE VICINANZE DEL CASEGGIATO.

bosco in luogo dei coltivati — sia perchè la diminuzione o la scomparsa della popolazione montana per le particolari qualità di questa, colpisce più vivamente la fantasia dell'osservatore, sia, infine, perchè spesso la vicinanza dei confini politici rende particolarmente pericolosi, anche nei riguardi della sicurezza nazionale, questi abbandoni, lo spopolamento montano acquista nel più grande quadro dell'esodo dai campi un suo particolare rilievo. E questo soprattutto in Italia, ove non frequenti appaiono fenomeni gravi di spopolamento nelle zone di pianura, riparando quasi dovunque con successo un'eccedenza di natalità abbastanza notevole in rapporto alle perdite delle emigrazioni, mentre grandi opere di bonifica tendono a popolare campagne infestate finora dalla malaria o comunque scarsamente utilizzate. È pure da notare che, da parte nostra, almeno finora, parlando di spopolamento montano, ci si riferiva esclusivamente o quasi alle Alpi e il pensiero di una eventuale sparizione sulle nostre frontiere della forte popolazione, base del reclutamento alpino, veniva

(*fot. Segr. Naz. per la Montagna*)

LE CONSEGUENZE DELL'ABBANDONO DELLA MONTAGNA - FOBELLO (VALSESIA) FRAZ. S. MARIA (M. 1150). CASOLARE CHE PER L'ABBANDONO DEI PROPRIETARI VENNE SUCCESSIVAMENTE SPOGLIATO DI OGNI PARTE UTILIZZABILE, E CADDE POI IN ROVINA.

(fot. Ruatti)

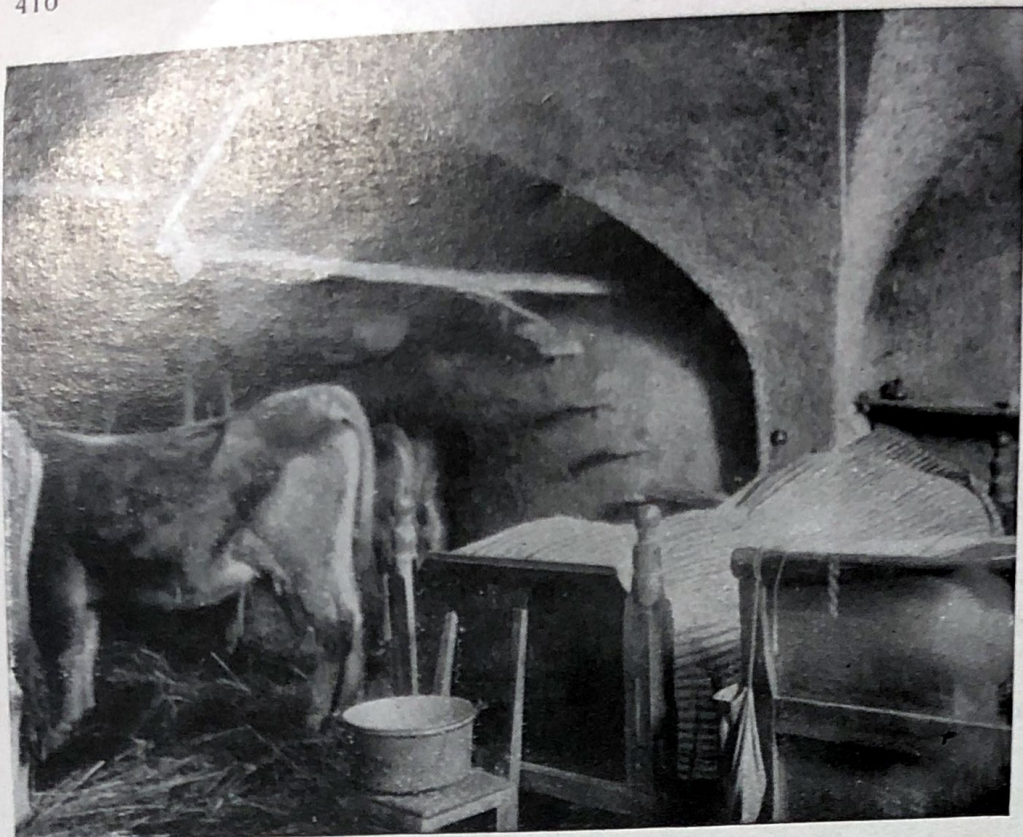
TRIORA (PROV. IMPERIA) LOCALITÀ « COSTA DI CREPPO » (M. 850). GRUPPO DI CASE ABBANDONATE E DI CAMPAGNE IN FASE DI ABBANDONO.

e viene ad aggiungere alle preoccupazioni di ordine sociale ed economico una spiccata nota sentimentale e patriottica.

Appariva quindi opportuna su questo grave fenomeno una indagine che, per la sua impostazione e per le persone cui fosse affidata, potesse fornire, insieme con gli elementi per una sicura valutazione del problema, la migliore garanzia di una perfetta obiettività. E tale garanzia appare assicurata in grado massimo alla indagine promossa dall'Istituto Nazionale di Economia Agraria e dal Comitato Naz. delle Ricerche e della quale l'Istituto suddetto pubblica ora i risultati in due grossi volumi (1) riccamente illustrati e corredati di numerose carte e diagrammi.

Alcune illustrazioni, tolte dai volumi ora

LE CONSEGUENZE DELL'ABBANDONO DELLA MONTAGNA. ALTA VALLE DEL TANARO (PROV. IMPERIA). TERRENI ABBANDONATI ED ALTRI ANCORA SEMINATI, LUNGO LA STRADA CASE DI NAVA, BARCONE DI MARTA (M. 1300).

(1) *Lo spopolamento montano in Italia - Le Alpi Liguri Piemontesi*. Vol. I - Note introduttive e riassuntive - Provincie di Novara, Vercelli ed Aosta - pagg. XC-460 con 20 carte e cartogrammi e 52 illustrazioni - Volume II - Provincie di Torino, Cuneo ed Imperia - pagine 612 con 28 carte e cartogrammi e 82 illustrazioni. Presso Treves-Treccani-Tuminelli: L. 70,—, per i Soci del Touring L. 50,—.

LE CONDIZIONI DI ABITABILITÀ IN MONTAGNA - SAUZE D'OULX (VAL DI SUSA) STALLA ADIBITA AD ABITAZIONE, APPARTENENTE AD UNA DELLE FAMIGLIE PIÙ ABBIENTI.

ne di popolazione. E ciò perchè all'esodo della popolazione dal le frazioni poste sulla montagna o sui fianchi di questa, corrisponde nei centri industriali del fondo valle un afflusso di gente, qualche volta anche di fuori, che viene a compensare la perdita subita.

Occorre tener presente questo fatto e non fermarsi perciò ai soli confronti numerici, se non si vuole che il fenomeno sfugga alla nostra attenzione.

Non è possibile qui di dare uno sguardo, nemmeno rapidissimo,

pubblicati e riportate qui, dànno un'idea degli effetti visibili dello spopolamento montano ove esso si palesa più intenso. Anche da questi pochi esempi appare evidente come il fenomeno non colpisca soltanto case sparse o piccole frazioni delle zone più elevate e impervie, ma anche case e villaggi a poca distanza da grandi vie di comunicazione e dal fondo valle, in ispecie là dove, come presso Domodossola, fiorenti industrie nei centri più bassi spingono i lavoratori della terra colla promessa di migliori guadagni, a trasformarsi in operai.

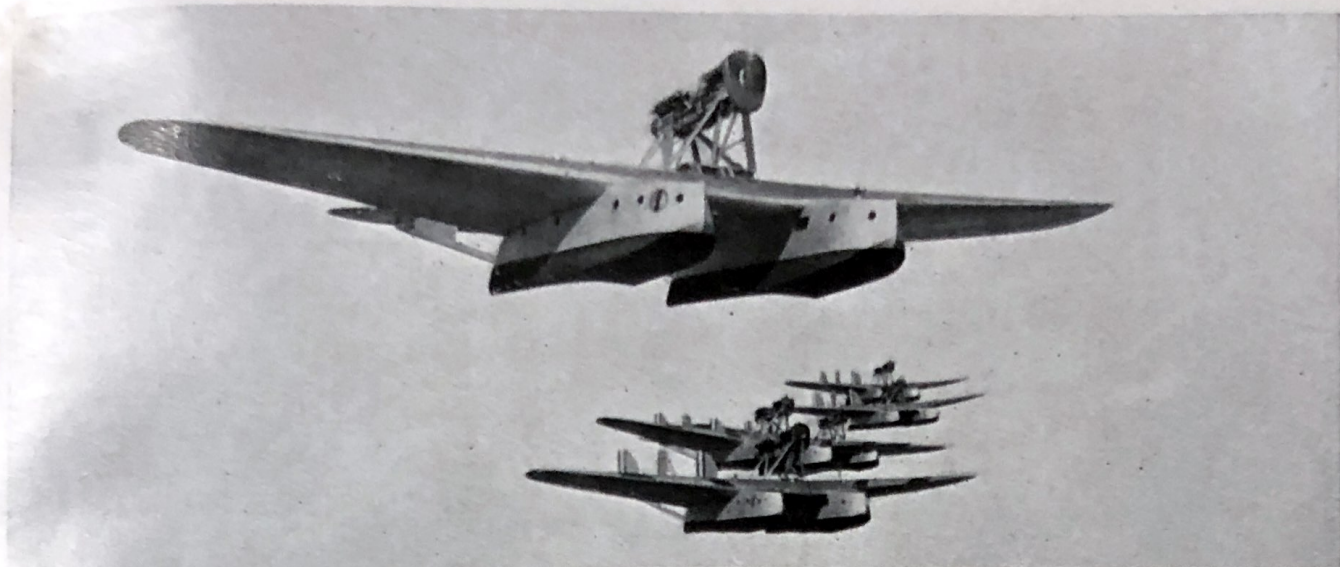
Perchè, come i risultati della indagine provano ampiamente, lo spopolamento montano è fenomeno qualitativo oltre che quantitativo e, appunto come nel caso citato delle Valli Ossolane, può manifestarsi coi suoi effetti ben visibili di abbandono di abitati e di terreni o almeno colla riduzione a dimore temporanee di abitazioni già permanenti e colla trasformazione in estensive di colture già intensive, senza che si avverta sempre in una vallata o in un comune una corrispondente diminuzio-

alle molte e interessanti osservazioni fatte dai ricercatori sulle cause e sugli effetti dello spopolamento, nè, molto meno, di ricordare i rimedi d'ordine generale o speciale che sono stati proposti. Ma sarà lecito accennare che da tutta l'indagine appare evidente la necessità di giungere a una concezione unitaria del problema montano, adattando i singoli rimedi di ordine amministrativo, economico, sociale, culturale, gestione di beni comunali, sussidi statali per opere pubbliche, applicazione dei tributi, scuole e insegnanti, ecc.) a quello speciale ambiente, se non si vuole incorrere nel pericolo che i sacrifici richiesti pel salvataggio della montagna abbiano un risultato non corrispondente all'altezza dei sacrifici medesimi.

Ai bisogni urgenti delle popolazioni montanare, all'interessamento che la sorte di queste ha risvegliato nella pubblica opinione italiana corrisponderà certamente, e se ne sono avute già manifestazioni eloquenti, l'azione rapida, energica, sapiente del Governo Fascista.

UGO GIUSTI.

SOCI

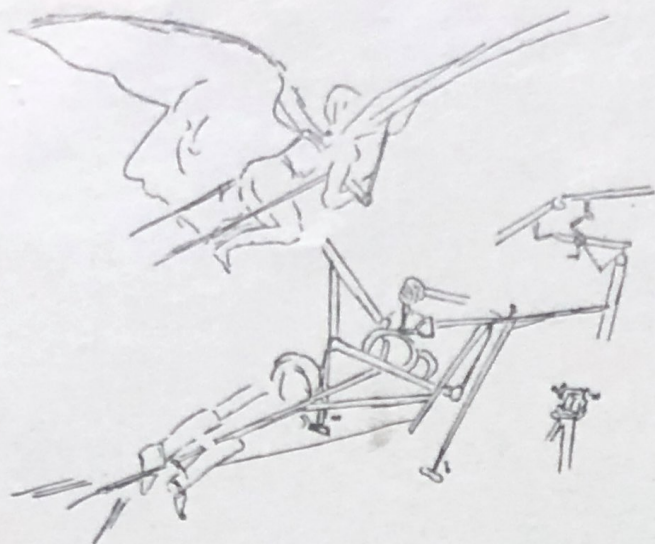
Al fascicolo dello scorso maggio era unita una SCHEDA DI VOTAZIONE « ad referendum » sugli oggetti recati all'Ordine del Giorno dell'Assemblea. Rinviatecela con sollecitudine. È per voi un piccolo disturbo, per noi un grande favore e ve ne siamo grati.

IDROVOLANTE « SAVOIA MARCHETTI » S. 55 ATLANTICO CON DUE MOTORI FIAT A/22 R DA 580 HP CADAUNO.
(Questa, e le altre illustrazioni del presente articolo, sono tratte dall'« Annuario dell'Aeronautica »).

L'ANNUARIO DELL'AERONAUTICA DEL T. C. I. E DEL R. Ae. C. I.

«La mirabile organizzazione del Touring ha dato nuova testimonianza delle sue risorse e attività, con la pubblicazione di un Annuario ricco d'argomenti e decoroso nella veste tipografica, che riassume anche, senza enfasi e senza retorica, la storia dell'evoluzione della nostra aeronautica e delle sue gesta meravigliose ».

Con queste parole significative S. E. Italo Balbo presenta il nuovo *Annuario dell'Aeronautica 1932-X,* edito dal Touring in cordiale collaborazione col R. Aero Club d'Italia. A distanza di diciassette anni — e quali anni! — dalla precedente edizione, esso si allaccia alla serie di quegli Annuari aeronautici che il Touring iniziò nel settembre 1910 ed interruppe nel 1915, allorchè l'Italia entrò in guerra.

In altro punto della stessa prefazione autografa il giovane e valoroso Ministro dell'Aeronautica lo definisce « opera quanto mai utile » rilevandone quella che ne è forse la qualità più preziosa e che ben s'accompagna ai suoi cospicui pregi tecnici ed estetici. Opportunissima cosa è infatti che questo volume, così signorile e invitante nella sua veste d'azzurro e d'oro, abbia prima di tutto il requisito dell'utilità e della popolarità, e sia accessibile anche al gran pubblico pur contenendo quanto occorre per interessare gli studiosi e i tecnici. Esso si compone di 1116 pagine illustrate da 582 illustrazioni e raggruppate in 14 parti riguardanti rispettivamente: l'evoluzione storica e tecnica dell'Aeronautica; l'organizzazione aeronautica in Italia, le principali organizzazioni aeronautiche del mondo, l'aeronautica civile, l'industria aeronautica italiana, l'aviazione sanitaria, la navigazione aerea, la legislazione aeronautica, le associazioni e i sodalizi aeronautici, le grandi imprese aeronautiche, la sicurezza aerea, l'aviazione del futuro, la fotografia e la cartografia aerea, la radio applicata all'aeronautica.

È tanta la varietà della materia, così densa e copiosa la documentazione illustrativa, così accortamente disposta la successione dei capitoli, che anche i meno preparati ad approfondire ed a comprendere i problemi della costruzione e della navigazione del più leggero o del più pesante dell'aria si trovano spinti a seguire le dotte e pur vivaci esposizioni che hanno il merito di avvicinare la massa alle questioni aeronautiche, senza costringerla a batter del capo in astruserie o ad interrompere la lettura di fronte a discussioni troppo elevate. Sarebbe, oltre che un luo-

IL PRIMO PROGETTO DI MACCHINA VOLANTE, NEL « CODICE ATLANTICO » DI LEONARDO.

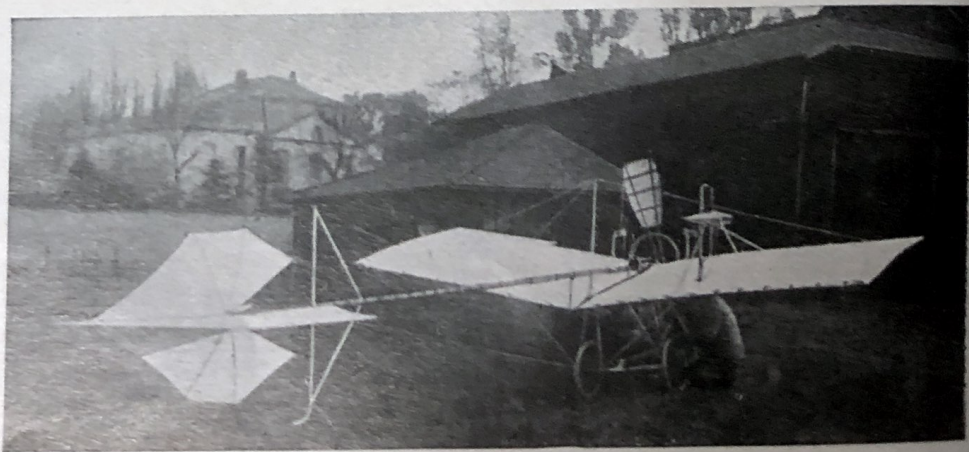
go comune, un'esagerazione il dire che il grosso volume si legga d'un fiato: ma è pur vero che chiunque si appresta a consultarlo per una ricerca o per la definizione di un particolare, è attratto a sfogliarlo tutto, tanti sono i motivi d'interesse che esso presenta.

Una enciclopedia dell'Aeronautica.

C'è già chi lo ha definito « la vera Enciclopedia della materia aeronautica », ed è naturale che, data questa sua qualità, esso prenda le mosse dalle origini leggendarie del volo umano: da Dedalo e Icaro (la cui tragica vicenda è illustrata dalla riproduzione di un'antica stampa), mentre con la leggenda tramandataci da Ovidio e con quella cinese del Magico Aquilone ci dimostra che fin nei lontani millenni l'uomo intuiva la possibilità di elevarsi nell'aria. Ancora alla leggenda appartiene la colomba di Archita da Taranto; ma già su basi storiche poggia il ricordo del monaco inglese Oliviero Molmesbury, che nel 1050 avrebbe compiuto un volo con ali meccaniche; e quello del perugino G. B. Danti che quattro secoli più tardi, con una macchina volante, riuscì a compiere felici ammaraggi nel Lago Trasimeno. Ma tutto ciò, che svanisce nella notte dei tempi e che ci è stato imperfettamente tramandato, è ben povera cosa se si raffronta la realtà scientifica fissata con calcoli e disegni da Leonardo da Vinci, che non avventatamente è stato chiamato il genio dell'aviazione. Il capitolo che l'*Annuario* dedica al grande precursore, al « Codice degli Uccelli » e al « Codice Atlantico » è un inno alla genialità e alla divina intuizione di questa gloria italiana.

Contro il volo umano vennero a dare un grave colpo le teorie di Newton, che negavano implicitamente la possibilità del volo col più pesante dell'aria, cosicchè nel secolo decimottavo gli studi convergono sul « più leggero » e qualsiasi iniziativa tendente a risolvere altrimenti il problema del volo viene completamente negletta.

Sullo scorcio del secolo passato i primi dirigibili solcavano i cieli di Francia, mentre il conte Zeppelin in Germania durava la sua paziente fatica e da noi il conte Almerigo da Schio riassumeva gli studi di altri italiani, riuscendo infine a volare nel 1906. Fu pure attorno a questa data che si incominciarono a risolvere i problemi del volo del più pesante; nel 1906 il brasiliano Santos Dumont riusciva a sollevarsi con il suo apparecchio, e Delagrange e Wright convincevano il pubblico profano che ormai il volo non era più una utopia. Blériot sorvolava la Manica e Chavez superava le Alpi, immolandosi a Domodossola.

Anche di questo periodo storico l'*Annuario* si occupa ampiamente, per venire in seguito a dire del periodo successivo in cui lo sport andò impadronendosi dell'aviazione e nel quale, mentre i tecnici studiavano nelle officine per apprestare ali e motori, gli aviatori segnavano le loro tappe attraverso i *records*.

IL FRAGILE APPARECCHIO DI SANTOS DUMONT, LA « LIBELLULA » CON MOTORE DA 30 HP.

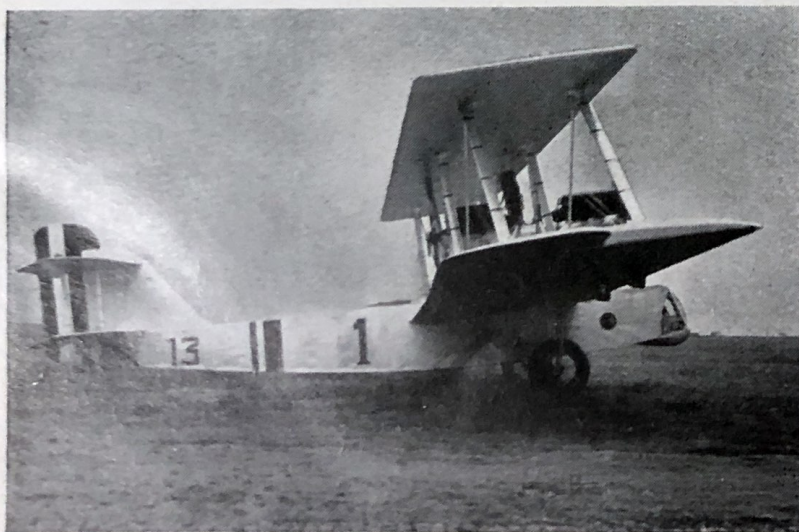
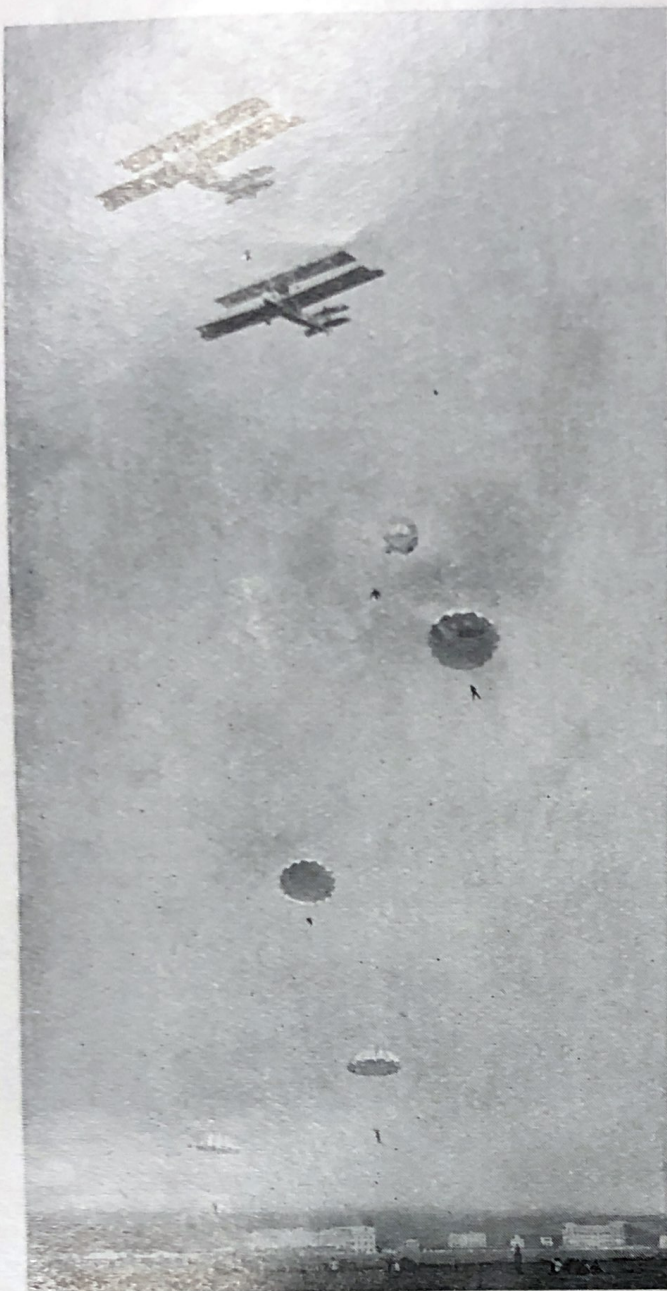
Un primato italiano e l'industria nazionale.

Appena conseguiti risultati ufficialmente rassicuranti, l'aviazione divenne arma bellica. Spetta all'Italia il primato di essersi giovata in guerra di aeroplani e di dirigibili durante la conquista libica, e delle sue esperienze si valsero poi le altre nazioni nella grande guerra cui devesi certamente il maggiore sviluppo e il perfezionamento dell' aviazione, la quale di questi progressi, forgiati nella rovente fucina del conflitto, si valse fortunatamente per la sua feconda attività di pace. Dopo l'armistizio, sorse infatti l'aviazione civile.

AEROPLANO DA TURISMO FIAT BR. 1 CON MOTORE FIAT 100 HP.

Dopo un periodo di arresto e di tristezza, dovuto alle meschine concezioni dei governanti d'allora, l'aviazione italiana, risorta a novella vita per ferma volontà del Duce, non tarda a ricuperare il terreno perduto e a vittoriosamente inserirsi nel quadro dell'aviazione mondiale, così nel campo militare come in quello civile.

AEROPLANO DA TURISMO BREDA 15, CON MOTORE ISOTTA FRASCHINI.

L'*Annuario,* che già nei primi capitoli aveva descritto e illustrato i gloriosi apparecchi del periodo della guerra, rievocandone le eroiche gesta, dà naturalmente il maggior sviluppo all'aviazione attuale, fornendo notizie utili e talora anche curiose sulle macchine e sui costruttori. Se soltanto Caproni e Macchi, tra le Ditte dell' anteguerra sono tuttora efficienti, nella seconda metà del 1915 veniva fondata la Soc. Idrovolanti Alta Italia a Sesto Calende, e la Fiat, a Torino, iniziava il suo reparto aviazione, mentre nella stessa città sorgeva la Ditta Pomilio, la quale due anni più tardi andava a formare il reparto aviazione dell'Ansaldo. Nel 1926 i due reparti di aviazione di Fiat e di Ansaldo, fondendosi, davano vita alla « Aeronautica d'Italia ». Nel 1917 Breda a Milano, Piaggio a Genova e le Officine Ferroviarie Meridionali a Napoli creavano reparti di aviazione. Dopo la guerra sorsero le Costruzioni Meccaniche Aeronautiche di Pisa e i Cantieri Riuniti dell' Adriatico di Monfalcone, cui si aggiunge la Lima di Castellammare di Stabia che riproduce tipi di apparecchi di altre ditte per conto della R. Aeronautica. Alle ditte produttrici di velivoli bisogna aggiungere quelle produttri-

AEROPLANO DA BOMBARDAMENTO CA. 73.

AUDACIE DI PARACADUTISTI NEL CIELO DI CIAMPINO (ROMA).

ci di motori, e cioè l'Isotta-Fraschini e la Fiat, che iniziarono la loro attività fin dal 1908, e l'Alfa Romeo, la quale entrò in lizza nel 1915 assieme alle Officine Colombo.

Da queste ditte escono gli apparecchi che formano la nostra aviazione militare e civile, e che vengono esportati in diversi Stati. Ce n'è per tutti i gusti. Nel campo commerciale: apparecchi civili da turismo, da trasporto passeggeri, da trasporto merci, da trasporto merci e passeggeri. Nel campo militare: apparecchi da caccia per la difesa delle città o per scorta, da combattimento contro aerei nemici o contro bersagli terrestri, da ricognizione tattica o strategica, da bombardamento diurno o notturno. Vengono poi gli apparecchi record: di velocità, di autonomia, d'altezza, d'alta acrobazia; e infine gli apparecchi scuola. La produzione di ciascuna delle dieci ditte ricordate è analizzata compiutamente, nell'*Annuario*, dagli inizi fino ai nostri giorni.

L'Aeronautica civile.

Se all'aeronautica come arma di difesa o di offesa bellica è lasciato un posto considerevolissimo, questo non va però a scapito degli altri impieghi del mezzo aereo, che vengono convenientemente illustrati, così come vien trattata in alcuni capitoli l'organizzazione aeronautica mondiale con particolare riguardo per quella italiana, di cui vengono esposti i vari ordinamenti dal 1915 ad oggi.

Mentre nel mondo l'aeronautica civile aveva cominciato a funzionare fin dall'indomani della grande guerra, l'aviazione commerciale italiana inaugurava soltanto nell'aprile 1926 la linea Trieste-Venezia-Pavia, alla quale faceva subito seguito il servizio regolare sul percorso Genova-Roma-Napoli-Palermo. Se apriamo la Carta Aeronautica e vediamo le linee che oggi sono esercite in Italia, abbiamo fondato motivo di compiacerci dello sviluppo preso in così poco tempo dalla nostra aviazione commerciale: sei società si dividono le trentuna linee finora date in concessione, e tutte compiono un servizio regolare e perfetto quale meglio non si saprebbe desiderare.

Lo sviluppo preso dall'aviazione in tutto il mondo è documentato, in questo *Annuario*, dalle aggiornatissime cartine, e non è senza un vivo senso di ammirazione che si constata come nel volger di pochi anni si sia già raggiunta una così alta intensità di servizi in quasi 30 Stati, a conferma che l'uso del mezzo di trasporto aereo è ormai entrato nelle comuni abitudini. In una efficace propaganda per il volo si risolvono le parti di questo libro che prospettano l'organizzazione della navigazione aerea.

Apparecchi, materie prime e collaudi.

Se da un lato la descrizione di ogni organo di un velivolo tende ad avvicinare la massa alla comprensione di quello che è attualmente un grande e moderno apparecchio in servizio pubblico, dall'altro i capitoli che spiegano con quali rigorosi accorgimenti venga scelta e lavorata la materia prima, con quante cautele venga abilitato al volo il pilota e con quale severità vengano effettuate le prove e i collaudi, non possono non ispirare nel pubblico la maggiore fiducia nel mezzo aereo, pel quale la proporzione degli incidenti è assolutamente favorevole nei confronti con gli altri mezzi di trasporto.

Ad aumentare la sicurezza della navigazione aerea contribuisce la maggior conoscenza delle leggi del volo e l'impiego di strumenti opportuni. Mentre una volta si volava, oggi si naviga. I lunghi viaggi esigono, per mantenere l'aeronave in una determinata rotta, l'impiego di un insieme di metodi e di mezzi, che qui vengono chiaramente illustrati: quello di *navigazione osservata*, il più semplice, che si applica quando l'apparecchio sorvola la terreno visibile e che offre punti di riferimento; quello di *navigazione stimata*, sulla base degli strumenti di bordo, quando la zona sorvolata non offra punti di riferimento (regione desertica od oceano); quello di *navigazione astronomica*, che si basa sull'osservazione degli astri; quello, infine, di *navigazione goniometrica*, che si usa quando manchino riferimenti terrestri e celesti, quando cioè la aeronavigazione avvenga tra la nebbia o tra le nubi.

PARTICOLARE DELLA STRUTTURA DI UN'ALA IN LEGNO.

Notevoli sono nell'*Annuario* anche le notizie circa l'applicazione della radio all'aeronautica, applicazione che ha assunto grande importanza, non potendosi attualmente pensare ad una organizzazione aeronautica, tanto civile quanto militare, che non sia completata da una perfetta organizzazione radiotelegrafica. Per l'aviazione civile è intuitivo che essa costituisce un collegamento indispensabile tra lo aeronavigante e la terra, specialmente nei lunghi tragitti, e in quanto all'aviazione militare, è noto che fin dalla guerra mondiale, per quanto in modo ancora imperfetto, si potè constatare il benefico apporto della radio nelle funzioni belliche dell'aeronautica.

MOTORE ISOTTA FRASCHINI TIPO ASSO 1000.

Le Carte Aeronautiche.

Problema capitale dell'odierna navigazione aerea è quella delle *Carte Aeronautiche*, alle quali, come è noto, il Touring Club Italiano ha recato il contributo della sua diretta collaborazione. Fin dal 1923 la Commissione per la Cartografia, nominata dal Commissariato dell'Aeronautica, decise di adottare ad uso aviatorio l'« Atlante Stradale al 300.000 del Touring » e l'Italia fu il primo Stato del mondo ad avere una carta aeronautica completa del territorio nazionale. Successivamente, per lo sviluppo sempre più intenso dell'aviazione civile e del turismo aereo, il R. Ae. C. I., dopo aver studiato a fondo la questione dal lato tecnico, finì col dare la preferenza alla « Carta d'Italia al 250.000, del Touring », alla quale vennero apportate le mo-

L'ELICOTTERO ITALIANO D'ASCANIO, IN VOLO.

dificche richieste dalla nuova funzione. Intanto che si stanno pubblicando gli ultimi fogli di questa Carta, il Ministero ha approvato un bozzetto per la Carta generale alla scala di 1:1.000.000, per la zona riflettente l'Italia elaborata dalla Sezione Cartografica dello Stato Maggiore della R. Aeronautica.

L'Aviazione del presente e dell'avvenire.

Un capitolo che si presenta attraente già a prima vista, è quello dell'*Aviazione nel futuro*, anticipazione non fantasiosa ma razionale di ciò che potrà essere l'aviazione fra una ventina d'anni. Non è difficile prevedere che le comunicazioni aeree saranno in un avvenire molto prossimo così estese ed intense che l'aviazione assumerà una importanza di primo ordine nella vita delle nazioni civili, a prescindere dal suo impiego bellico.

Un altro capitolo che si legge con vero trasporto e che esalta e diletta, è quello che ricorda le grandi imprese aeronautiche. Si comincia dai *récords* internazionali, e si arriva alle grandi crociere che tanta luce di gloria hanno riverberato sulla nostra Aviazione: quella del Mediterraneo Occidentale del 1928, quella del Mediterraneo Orientale del 1929 e infine la Trasvolata Atlantica del dic. 1930 - genn. 1931.

MACCHINA UNIVERSALE «ZEISS» A BASE ORIENTABILE, PER FOTOGRAFIE DAL VELIVOLO.

Nè di minore interesse è il contributo che l'aviazione porta nel campo sanitario. Gli eserciti posseggono oggi apparecchi per il trasporto dei feriti, e anche recentemente si è potuto salvare la vita a varî militari feriti negli ultimi combattimenti in Cirenaica, trasportandoli con gli apparecchi della Sanità militare agli ospedali di Bengasi. Nè i benefizi dell'aviazione sanitaria si limitano allo stato di guerra. Taluni episodi, narrati dall'*Annuario*, di questa pietosa applicazione del trasporto aereo procurano un fremito di commozione e inducono nell'animo un senso di riconoscenza per questo mezzo che si presta anche ad opere così altamente umanitarie.

In un terreno di severa concretezza ci trasporta, dopo il volo nelle sfere sentimentali dell'eroismo e della solidarietà umana, la sezione del ricco volume riservata al « diritto aeronautico ». Sicuro: l'aviazione, emersa da una atmosfera di leggenda, affermatasi da prima quasi come un tragico trastullo, è oggi una realtà tecnicamente e socialmente così concreta da richiedere una speciale legislazione.

I dirigibili e il loro impiego.

Oggetto di uno studio speciale è nella nostra opera il più leggero dell'aria (aerostato e dirigibile) per il quale vengono forniti, insieme con i dati tecnici essenziali, tutte quelle notizie storiche che valgono a ricostruirne la gloriosa origine e il promettente sviluppo: sono nomi ormai scolpiti nel devoto ricordo degli Italiani quelli di Forlanini, di Usuelli e dei capitani Crocco e Ricaldoni che diedero all'Italia i dirigibili semirigidi tanto usati nella

DIRIGIBILE ITALIANO DA ESPLORAZIONE.

grande guerra. A proposito dell'impiego dei dirigibili nel conflitto mondiale, si leggono qui pagine di alto interesse, le quali hanno, oltre tutto, il sapore della novità, tanto la letteratura informativa di guerra è stata avara di particolari in questo campo. Brillanti e audaci incursioni di bombardamento, snervanti crociere per la ricognizione dei campi minati, scorte di sicurezza ai convogli navali, tutte queste imprese, sempre e sovente perigliosissime, passarono il più delle volte inosservate. Le 71 aeronavi del R. E. e della R. M. successivamente mobilitate compirono 265 bombardamenti e 1355 operazioni di guerra. Alcuni episodi ricordati — come quello del dirigibile « M. 4 », il cui equipaggio, avendo rifiutato orgogliosamente di arrendersi al nemico che aveva carpito l'aeronave, periva fra le fiamme, e l'altro dell'« M 10 », che potè rientrare nelle linee grazie all'eroismo del ten. Castruccio, decorato poi di medaglia d'oro — riempiono l'animo di ammirazione.

Vengono poi le grandi imprese di pace, dalle trasvolate polari del « Norge » e dell'« Italia », al periplo del mondo compiuto in 4 tappe dal « Graf Zeppelin », alle regolari trasvolate atlantiche compiute dallo stesso dirigibile tedesco e dall'inglese « R 100 ».

A differenza di altre Nazioni, che continuano ad impiegare il dirigibile, l'Italia da qualche anno dedica la sua maggiore attività agli sviluppi dell'aviazione, ritenendo che il più pesante dell'aria sia destinato a battere il più leggero, il cui impiego attuale è riservato ai viaggi di lungo percorso.

Un'opera organica, ricca e completa.

Come ognuno vede, la materia di questo *Annuario dell'Aeronautica* è quanto mai copiosa, varia, attraente, aggiornata. È stato detto, e non a torto, che il Touring Club Italiano ha assicurato con quest'opera un nuovo primato all'Italia; e infatti non esiste in alcun altro paese un'opera del genere così organica, ricca e completa. Le grandi risorse tecniche e organizzative di cui dispone il nostro Sodalizio hanno consentito di assolvere un compito che per altri avrebbe costituito forse una difficoltà insormontabile.

L'*Annuario* oggi corre il mondo consultato anche dagli aviatori e dagli studiosi degli altri Paesi, i quali hanno così una nuova dimostrazione della geniale intraprendenza italiana. A buon diritto l'opera si apre con l'effigie del Duce che trasse dal dissolvimento l'Aeronautica italiana per farne una delle forze più vive della nuova Italia, e con quella di Italo Balbo che alla profonda devozione al grande Capo ha saputo congiungere un fervore d'iniziativa, un ardimento, uno slancio giovanile, che attingono veramente alle più schiette energie della nostra stirpe.

Oggi le ali d'Italia solcano i cieli del mondo, e le officine che le apprestano sono tra le più fiorenti industrie del nostro Paese e tra le più quotate nel mercato internazionale. A celebrare e ad illustrare questa nostra potenza è giunto l'*Annuario*, esaltazione del genio costruttivo nazionale e delle gesta dei suoi volatori, ma nel contempo meraviglioso strumento di propaganda dell'aeronautica, preciso e chiaro divulgatore della scienza del volo, alla quale il genio italiano, da Leonardo fino ai grandi tecnici dell'ora presente, ha portato tanta luce di divinazione e tanto contributo di realtà.

L'*Annuario dell'Aeronautica* viene ceduto ai Soci del T. C. I. e del R. Ae. C. I. al prezzo di L. 32 — alla sede del T. C. I.; di **L. 35.—** franco di porto raccom. in Italia e Colonie; di L. 40,50 all'Estero, pure franco di porto raccomandato.

Per richieste collettive di almeno 10 copie **L. 27,—** per esemplare, più le spese di spedizione.

CONCORSO FOLCLORISTICO A PREMIO

(*fot. Francesco Persico, Palermo*)

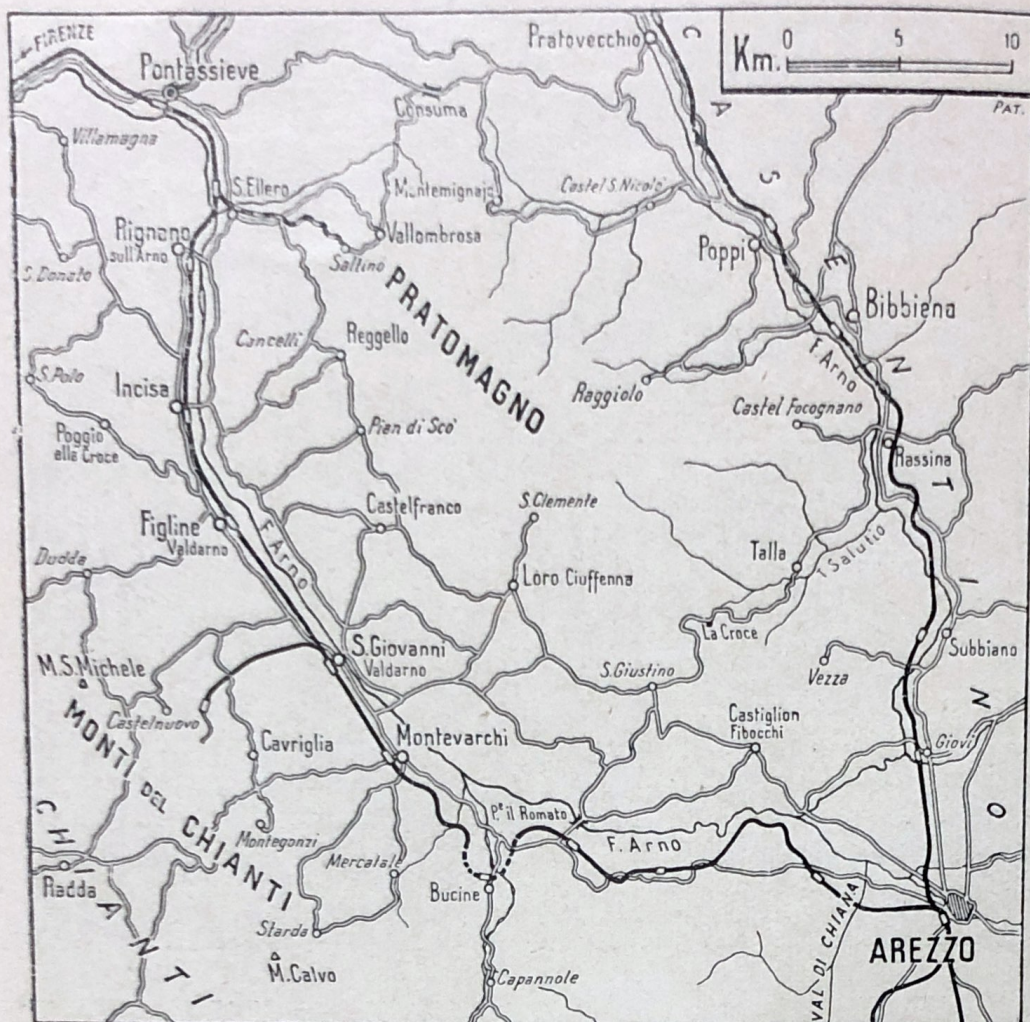
LA VENDITA DEI RICCI DI MARE A PALERMO.

Vanno i venditori di ricci in giro per la città, specie nei rioni popolari, portando a spalle il loro caratteristico cesto oblungo e lasciandosi dietro una fresca ondata di odor di mare. Si soffermano nei crocevia, nei punti di agglomeramento, e col loro breve e sonoro grido un po' strascicato: « *Belli riizzi!* » suscitano nei buongustai la voglia di assaporare gli appetitosi e stimolanti frutti di mare. I ricci, tenuti nella mano sinistra chiusa, vengono tagliati a mezzo, nel senso del diametro, con un colpo di coltello e disposti poi bellamente in un piatto, sul coperchio della cesta, costituito dalla grossa rete di sparto, in uso presso i pescatori.

L'OPERA DI DILAVAMENTO CHE LE ACQUE METEORICHE HANNO OPERATO NEL VALDARNO SUPERIORE, SULLE MASSE SEDIMENTARIE DEL FIANCO DEL MASSICCIO DEL PRATOMAGNO. VEDUTA PRESA DA MONTEMARCIANO.

NEL CUORE DEL VALDARNO

Quanti mai saranno coloro che, compiendo il viaggio in ferrovia tra Firenze e Roma, oltrepassata l'Incisa, o — in senso contrario — scesi di su il piano di Bucine, sanno di correre col treno press'a poco sull'alveo di un lago scomparso? Lo dice forse — se non è tutto preso dalla riposante bellezza del paesaggio del fondo valle — qualche solitario turista, che, frugando con lo sguardo attento di fra i bassi poggi coronanti dalle due parti l'angusto piano dove il fiume scorre, cerca di scoprire le sponde che non sono più. Ma, se non lo trattenga davvero qualche argomento di studio, o se la gioia del delizioso vino chiantigiano non lo spinga a tentare le groppe dei prossimi colli, egli fugge via verso le città rumorose, dove più forte è il richiamo e più vivi sono gli allettamenti. Perchè, purtroppo, la più parte di quelli che vi si trovano a passare si limita a percorrere la zona lungo la grande arteria di comunicazione che lega ad Arezzo la capitale toscana (anche la ferrovia segue lo stesso tracciato); arteria che serve, sì, a riunire i principali centri agricoli ed industriali del Valdarno superiore, ma che si sviluppa tutta nella parte più bassa, la meno caratteristica e la meno pittoresca della regione.

D'altronde è questa, in gran parte, una conseguenza delle condizioni geografiche, e più propriamente orografiche, della regione stessa. Da oriente, la massiccia mole del Pratomagno, che si distende, compatta ed alta, dalla testata dello Scheggia alle ultime propaggini digradanti sul piano d'Arezzo, ha sempre rappresentato un serio ostacolo alle comunicazioni con la contigua vallata casentinese. Queste si compiono infatti solo alle due estremità della catena, lungo la bella strada ferdinandea della Consuma, oppure per la rotabile che, risalendo dal ponte del Romito lungo il solco dell'Agna, mette a S. Giustino e di qui — attraverso un basso valico tra la

LA REGIONE DEL PRATOMAGNO, NEL CUI VERSANTE OCCIDENTALE SI VERIFICANO GLI INTERESSANTI FENOMENI QUI DESCRITTI.

Fonte Archese e il poggio della Lanca — scende a ritrovare il molle canale dell'Arno, a valle di Rassina. In tutto il resto, le larghe spalle tondeggianti del Pratomagno si mantengono costantemente intorno e sopra i 1400 metri d'altezza, declinando con pendìo più brusco dal lato del Valdarno superiore, dove i torrenti che incidono il fianco di dura arenaria vi aprono testate abbastanza aspre, che anche i sentieri evitano, inerpicandosi sui crinali, fra burrone e burrone. Più agevoli le comunicazioni sul lato sinistro della conca, dove questa si appoggia alle colline del Chiantigiano, ma anche qui non molto favorevoli le condizioni per lo sviluppo di una rete stradale che, attraversandole, leghi il Valdarno al vicino corso dell'Era. Oltre il margine dell'antico lago, le cui sponde si disegnano da questa parte ancor meno lontane dall'attuale alveo dell'Arno, è tutta una disordinata fuga di poggi e di groppe, cui mal s'attaglia l'epiteto di catena che ancora le vien dato, e dove si sono sviluppati soltanto piccoli centri, almeno fin che non si giunga alla Greve e si entri nel cuore del Chianti. Comunque, vi si accede solo attraverso vie secondarie, di limitato traffico e di interesse poco più che locale.

Nessuna meraviglia, quindi, se, in generale, i turisti finiscono col far tappa piuttosto raramente nei paesi del fondo valle, o, anche fermandosi, non si sentono invogliati a spingersi molto oltre i primi colli che accompagnano, dall'una parte e dall'altra, il corso del fiume. Ed è un vero peccato; chè per poco vi facciate a risalire, da Montevarchi a Loro, da S. Giovanni a Castelfranco, da Figline a Pian di Scò, il lene pendìo che adduce al maestoso dosso del **Pratomagno**, uno dei più singolari paesaggi si viene a poco a poco offrendo ai vostri sguardi. Dapprima la strada si snoda facile lungo il corso dei torrentelli che da questa parte portano il loro magro tributo all'Arno, disegnando qua e là, con le chiare acque, qualche timido serpeggiamento nella piatta coltre alluvionale distesa sul letto del lago, ma poi, oltrepassati appena i primi più bassi ondeggiamenti che cominciano a interrompere l'uniformità del fondo vallivo, le vie si insinuano fra tutta una folla di vallecole, di piccoli bacini, di gole, di pareti a strapiombo, di rilievi dalle forme più strane, rivestiti di macchie sulle sommità pianeggianti, nudi e dirupati lungo i fianchi messi allo scoperto da una fresca rovina, mentre i filari degli alberi e i solchi dei seminati isolano, fra rilievo e rilievo, piccole scacchiere variopinte, punteggiate di case, rigate ogni tanto dai nastri dei sentieri, che si snodano per i poggi, rompendosi a una svolta, o perdendosi oltre i pendii.

È questo il paesaggio delle forre valdarnesi, che le acque dei ruscelli scendenti dal Pratomagno hanno scolpito nella coltre dei depositi accumulati dal lago, o distesi, lungo

i fianchi, dai conoidi dei fiumi pliocenici. La strada che, all'ingrosso parallelamente all'argine dell'Arno, si tiene a mezza costa fra S. Donato e Castiglion Fibocchi, segna, in modo quasi esatto, il margine superiore di questi depositi, che qui si appoggiano sulle compatte arenarie eoceniche costituenti il masso del Pratomagno, mentre dalla parte opposta del fiume la linea di separazione appare meno netta, e meno sicuro a tracciarsi il livello che le deposizioni lacustri e fluviali raggiunsero nel loro stadio di massima potenza. Gli è che da questo lato, e soprattutto nel tratto fra il Cesto e gli ultimi borri scendenti a valle di Montevarchi, le rive del lago non dovevano correre unite, come lungo la sponda orientale, ma serpeggiare in un complicato frastaglio di sporgenze e di rientranze, frangiato da una trina di scogli e di isolette. Qui, al riparo dalle correnti, nelle profonde e tranquille insenature che ne venivano delimitate, si raccolsero e si ammassarono gli enormi tronchi d'albero, il denso fogliame, la lussureggiante vegetazione di ogni specie che, strappata soprattutto ai boschi del versante orientale, le acque dei fiumi senza confronto più copiose delle attuali fluitavano e disperdevano, nei periodi di piena, alla superficie del lago, dando origine ai depositi di lignite (*piligno*) che, sebbene non manchino in altre parti del Valdarno, si concentrano sostanzialmente nei bacini di Castelnuovo e di Gaville, ambedue ad andamento lenticolare e separati da uno sterile diaframma di rocce eoceniche.

Alla diversa conformazione delle due sponde del lago fa riscontro, del resto, una notevole differenza delle alluvioni che vi furono convogliate. Ad occidente la sedimentazione consta di detriti sabbiosi più sottili, con prevalenza di argille e, mescolati ai soliti, anche materiali calcarei; mentre dal lato del Pratomagno, in evidente rapporto con la maggiore elevazione del rilievo, e la maggiore portata e forza erosiva dei corsi d'acqua, predominano ciottoli arenacei di dimensioni notevoli, cui solo eccezionalmente si aggiungono letti argillosi.

PAESAGGIO TIPICO DEL VALDARNO SUPERIORE: LA CAMPAGNA PRESSO LORO CIUFFENNA, DOMINATA DAL CURIOSO MURAGLIONE DEI DEPOSITI SEDIMENTARI.

⁂

Dall'alto della strada che costeggia a levante il margine superiore di questo anfiteatro, il paesaggio dispiega tutta la sua imponenza: miriadi di pareti, di costoni, di lame, di punte, sollevandosi a varia altezza sullo scenario verdeggiante del fondo valle, ricordano, in piccolo, le forme caratteristiche dei *cañons* nordamericani. Anche qui dà subito nell'occhio l'orizzontalità degli strati e la loro diversa natura e consistenza, l'una e l'altra rivelate a tutta prima dal diverso colore che stria con sorprendente regolarità gli intagli operati dalle acque di dilavamento sulle masse sedimentarie. Queste masse, che a poco a poco si deposero nell'interno dell'ampia conca più tardi percorsa dall'Arno, formavano in origine una coltre unita e compatta, che la degradazione meteorica non ha stentato a disfare, come può vedersi dalla quasi totale demolizione che vi ha operato in

corrispondenza al pingue piano alluvionale, largo in media dai due ai tre chilometri, disteso dalle due parti del fiume. Dove è meglio conservato, come sul lato destro di questo, il deposito lacustre tradisce senza difficoltà all'occhio dello studioso le successive fasi che compongono la storia del lago. Più in alto un potente strato di grossi ciottoli arenacei, sul cui bruno stacca qua e là il verde degli alberi e dei ciuffi d'erba che ne segnano la cornice o ne coprono i pendii meno scoscesi; sotto, uno più debole di sabbie giallo-rossastre alternanti con straterelli di ciottoli anch'essi arenacei, ma più sottili e compatti, e poi ancora ciottolame minuto con sabbie argillose di color grigiastro, che segnano un inavvertibile passaggio all'argilla pura o quasi pura da cui è formata la base di tutto il rilievo.

Le acque di dilavamento, cadendo su questi terreni, vi trovano facile via fra l'incoerente accumulo dei sedimenti, e si raccolgono al contatto dei sottostanti strati impermeabili, sui quali scorrono prima di trovar sfogo alle vallecole cui sono dirette. L'incompleta aggregazione degli elementi e la loro diversa resistenza favoriscono l'opera di tutti gli agenti atmosferici che attaccano senza stento il ciottolame e le sabbie, asportando, dissolvendo, incidendo, scalzando, impedendo, con la stessa violenta rapidità della demolizione determinata dal forte acclivio, il consolidarsi del terreno, che la vegetazione tenderebbe a realizzare. I materiali del disfacimento precipitano al piede delle pareti, e vi distendono tutt'intorno una spessa frangia di depositi, che i ruscelli non sempre riescono ad allontanare; frangia che, accrescendosi a poco a poco, finisce con l'addolcire i pendii e rallenta a sua volta, gradatamente, l'opera di distruzione delle acque di dilavamento.

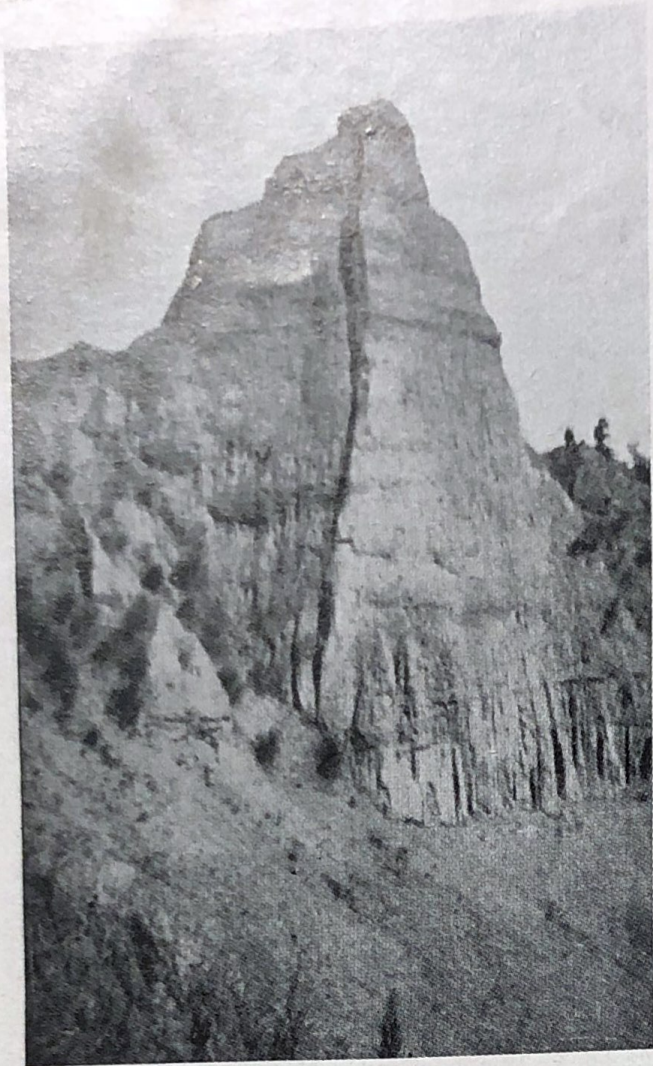
Così l'uniforme superficie dei depositi fluvio-lacustri, che si spinge fin oltre i 350 m. sul livello del mare (un centinaio di metri di meno, tenendo conto dell'altezza dell'alveo), e li oltrepassa anche, verso nord, in corrispondenza alle più potenti deiezioni dei conoidi pliocenici, si presenta oggi rigata da un fitto reticolo di valli e di valloncelli, separati da esili e poco resistenti diaframmi. L'erosione regressiva dei piccoli corsi d'acqua tributarî dell'Arno, aprendosi a forza il passaggio in questa coltre di materiali, muove all'attacco delle ampie terrazze laterali che, sul fianco del Pratomagno o fra le piatte colline del Chiantigiano, segnano ancora, abbastanza ben riconoscibile, il più alto livello delle deposizioni stesse. Su queste terrazze sono i centri maggiori, dopo quelli del fondovalle, in posizione dominante rispetto alle vie che dal fondo medesimo s' inerpicano, sfruttando le più lunghe incisioni dei corsi d' acqua, pei fianchi dei rilievi su cui poggia la coltre pliocenica: Pian di Sco' (metri 350) sul Riesco, Loro (m. 330) sul Ciuffenna, Castelfranco (m. 280) sul Faella, Capannole (m. 261) e Bucine (m. 251) sulla Ambra, Mercatale (metri 272) sul Caposelvi, Cavriglia (m. 312) sulla Cerbia; località di cui alcune appaiono

RIPIANI ISOLATI CHE INDICANO L'ORIGINARIO LIVELLO DELLE DEPOSIZIONI LACUSTRI NEL VALDARNO SUPERIORE.

VIGNETI PROSPEROSI AL PIEDE DEGLI ANTICHI DEPOSITI ANCORA IN POSTO, MA IN VIA DI PROGRESSIVA DEMOLIZIONE.

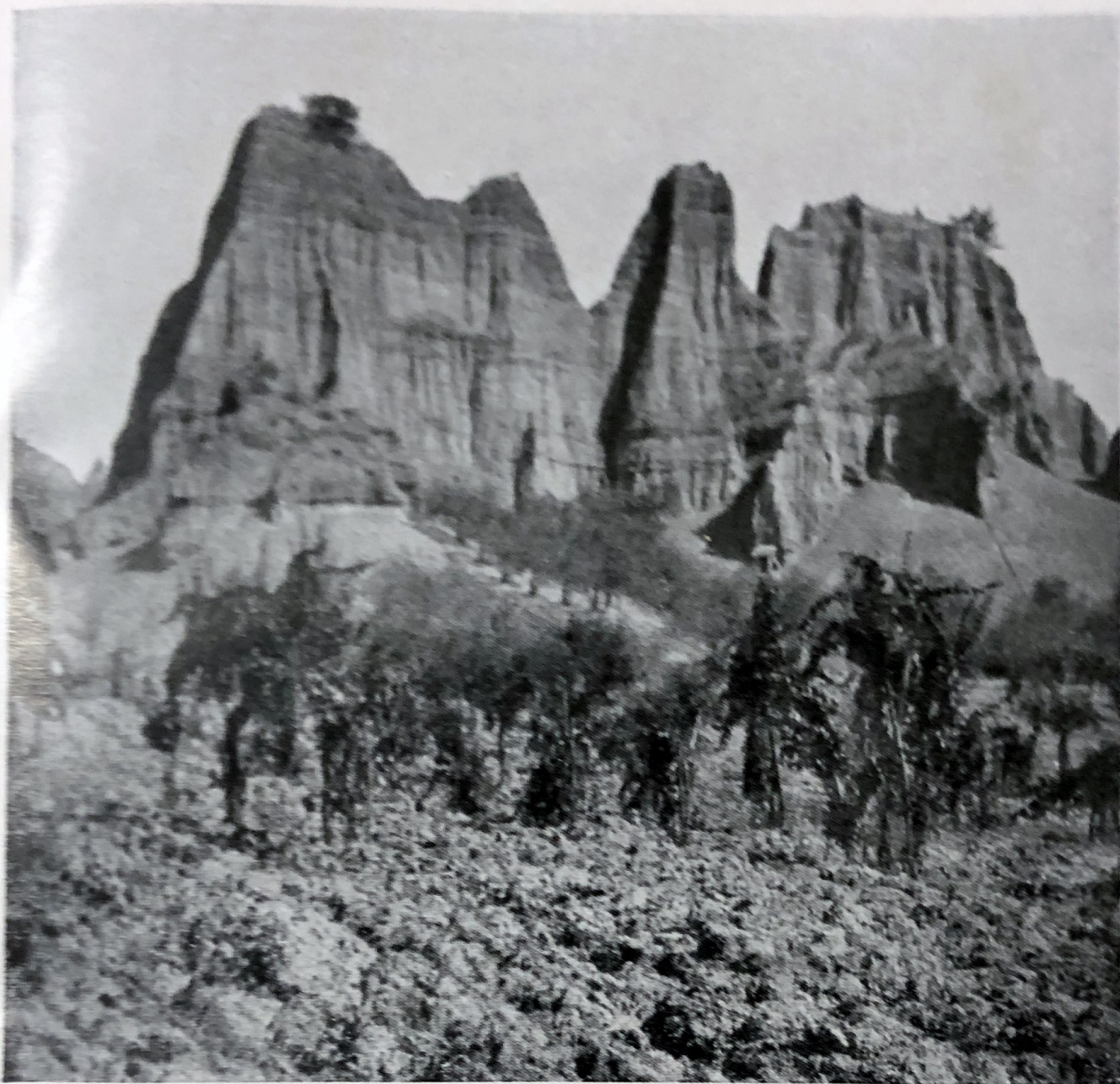
abitate fin dall'epoca etrusca, ed altre, più recenti, vi furono stabilite nel periodo di massima espansione del Comune fiorentino, a difesa dei suoi interessi contro Arezzo e i ribelli signorotti del Valdarno medio, quindi in rapporto con le migliori opportunità di carattere militare.

In tutto il resto del bacino, a mano a mano, che si discende verso la parte mediana, domina la più bizzarra varietà di forme. Dove la cotica superficiale non sia rinsaldata dal mantello protettivo della vegetazione, o, malgrado questo, i solchi erosivi muovano attivamente all'assalto dei versanti — come, prima o poi, è destino comune — la coltre dei depositi si viene dividendo in rilievi pianeggianti o tondeggianti alla sommità, coi margini a picco o a forte declivio, per segmentarsi a poco a poco in miriadi di più o meno profonde scannellature che le acque vi bulinano, e sfaldarsi in pareti, in diaframmi e creste che tendono ad assumere, come si è detto, gli aspetti più impensati. Qua la muraglia, rimasta ancora in piedi ben salda di fronte all'attacco dei torrentelli che ne minano la base, si sviluppa compatta e continua, per un certo tratto almeno, pur col suo pendìo scosceso e terroso; là appare invece interrotta, sul crinale, da una indentatura di punte, di sporgenze, di vette, che ne seghettano il profilo, o tormentata, sui fianchi, dal continuo distendersi di pareti e di lame disposte di traverso, come le quinte di uno scenario; più oltre ancora, una distesa di terriccio nudo, screpolato e rotto nei periodi di siccità, viscido e molle dopo le piogge, si abbassa con declivio meno risentito verso la doccia di un botro o di un burroncello, che non ha forza di rimuovere tutto il carico convogliato al suo fondo, o circonda, fra i coltivi che ne rivestono la base e ne tentano i fianchi, qualche caratteristico pilastro d'erosione, rimasto — in grazia di un cappello protettore più resistente — come a gettar l'ultimo grido di sfida a questa lenta, ma tenace opera distruttiva, cui son legate tutte le forze della natura, e che l'uomo, dove non l'agevoli inconsciamente, deve contentarsi di osservare, incapace spesso anche soltanto ad arginarne gli effetti.

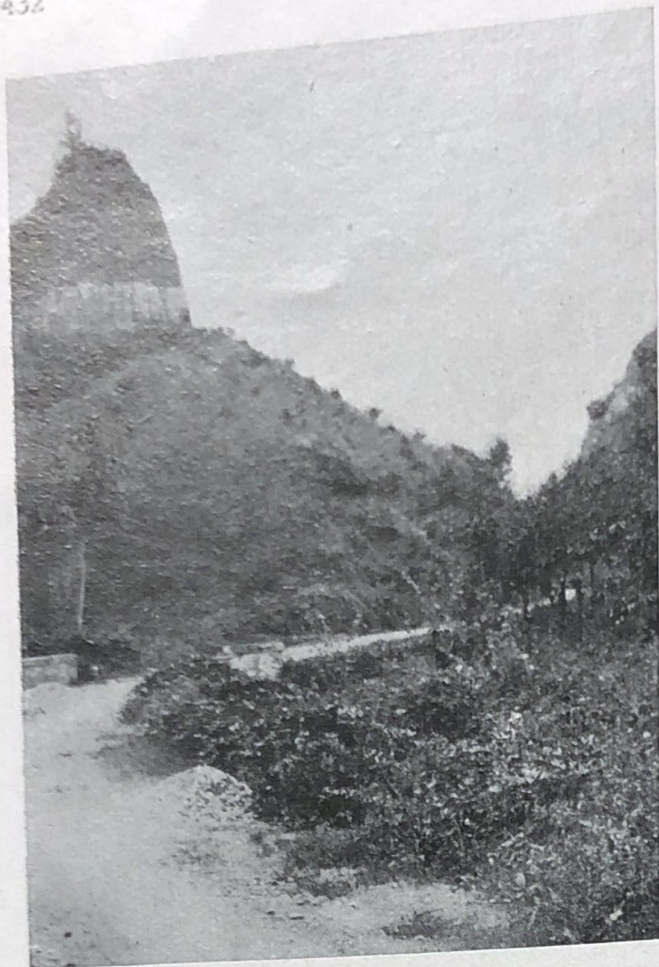
Mentre mi godo anch'io, in un pomeriggio autunnale da far livido un pittore, il sug-

COME VENGONO DISTRUTTE LE PARETI DEL DEPOSITO SEDIMENTARIO: UN RESIDUO PILONE CHE PRESTO CROLLERÀ ANCH'ESSO.

gestivo panorama che si lascia abbracciare dall'alto di Montemarciano, e ad uno ad uno vengo considerando i varî aspetti che vette e piramidi e colline e piani e forre dispiegano sotto l'accesa luce solare, mi tornano a mente le parole di Leonardo: « Dove le vallate non ricevono le acque salse del mare, quivi i nichi mai non si vedono, come manifesto si vede nella gran valle dell'Arno, di sopra alla Gonfolina, sasso per antico unito con Montalbano in forma d'altissimo argine, il quale tenea ringorgato tal fiume in modo che prima che versasse nel mare, il quale era ai piedi di tal sasso, componea due grandi laghi, dei quali il primo è dove oggi si vede fiorire la città di Fiorenza insieme con Prato e Pistoia, e Monte Albano seguiva il resto dell'argine, infin dove oggi è posto Serravalle, dal Val d'Arno di sopra insino Arezzo si creava uno secondo lago, il quale nell'anzidetto lago versava le sue acque, chiuso circa dove oggi si vede Girone, e occupava tutta la detta valle di sopra per ispazio di quaranta miglia di lunghezza: questa valle riceve sopra il suo fondo tutta la terra portata dall'acqua da quella intorbidata, la quale ancora si vede a' piedi di Pratomagno restare altissima, dove li fiumi non l'ànno consumata, e in fra essa terra si vedono le profonde segature de' fiumi che quivi son passati, li quali discendono dal gran monte di Prato Magno: nelle quali segature non si vede vestigio alcuno di nichi e di terra marina; questo lago si congiungea col lago di Perugia ».

Come in tanti altri casi, Leonardo aveva visto giusto. Prescindiamo dalla questione dei *nichi*, che ai suoi tempi pure doveva interessare più da vicino l'opinione degli scienziati. Combattendo quanti vedevano nel ritrovamento delle conchiglie marine sulle sommità dei monti e lontano dalla riva del mare soltanto l'effetto del biblico diluvio, al quale si attribuivano proporzioni ed effetti anche allora inammissibili, Leonardo si ferma a cercar prove dove la sua diretta esperienza più glie ne somministra, ed intuisce genialmente, nelle sue grandi linee, quale doveva essere stata la storia geologica del « fiumicel che nasce in Falterona » ed attraverso quali vicende ebbe a passare la sua valle prima di assumere l'aspetto che ancor oggi presenta.

Il classico Valdarno, o, come si seguita a chiamarlo, il Valdarno superiore, deve in effetto la sua celebrità fra gli scienziati d'ogni paese al copioso materiale di studio loro fornito con le sue ricchezze di fossili, soprattutto animali, che lo ha fatto giustamente considerare un immenso ossario, oltre a tutto, di mammiferi pliocenici. Elefanti, rinoceronti, mastodonti, bovi, tapiri, cervi, ippopotami, cavalli, felini, grossi roditori, scimmie, in una parola, una fauna svariatissima di tipo che potremmo dir tropicale, paragonata con quanto cade oggi sotto il controllo della nostra esperienza, dovette vivere sulle sponde del bacino, dove, sorpresa da nubifragi giganteschi, o trascinata dalle enormi piene dei fiumi, finiva prima o poi nelle profonde e lente acque del lago, in una con l'attiva sedimentazione che, per effetto delle precipitazioni, veniva a raccogliersi sull'alveo del bacino stesso. Dove i materiali erano fini e sottili, gli scheletri degli animali ne rimanevano presto coperti e protetti, sì da potersi conservare a lungo, come furono rinvenuti e tuttora si rinvengono, frammezzo al limo

L'OPERA D'ISOLAMENTO E DI EROSIONE DELLE ACQUE HA DATO LUOGO AD UN PAESAGGIO CHE RIEVOCA, NELLE FORME ARDITE, L'IDEA DI FAVOLOSI CASTELLI. NE RISULTA COSÌ UNA TOPOGRAFIA INTRICATISSIMA ASSAI DIFFICILE DA ESPRIMERE CARTOGRAFICAMENTE.

sabbioso-argilloso che sovrasta immediatamente all'irregolare imbasamento eocenico qua e là messo a nudo dall'erosione. Ma senza dubbio una gran parte di questi animali, veniva convogliata anche insieme con i materiali più grossi, di ciottoli e ghiaie, che riposano, come s'è detto, sopra le argille e le sabbie del fondo, in modo che, non solo la conservazione delle ossa doveva riuscire più difficile, ma i materiali stessi finivano, per il loro attrito, col separare a poco a poco gli avanzi delle parti anche più resistenti dei grossi mammiferi.

L'esistenza della copiosa documentazione paleontologica offerta dal bacino valdarnese era nota da secoli. Anche senza accennarvi esplicitamente, il Boccaccio deve averla presente dove cerca di spiegare i ritrovamenti di grandi ossa, di cui si parlava al suo tempo, con le leggende di giganti vissuti, in un periodo lontano, in tutta l'Italia peninsulare, dalla Toscana al Lilibeo. Nè l'idea deve sembrare strana, o, per lo meno, non dovette sembrar tale allora, se la ritroviamo ancora in pieno Seicento, fino a quando, cioè, il confronto con gli scheletri degli elefanti rinvenuti nel Viterbese fece finalmente intendere che non si trattava di avanzi umani. Ma anche qui la verità stentò a farsi luce, e come lo stesso Boccaccio aveva, a proposito di una scoperta di fossili avvenuta al tempo di Enrico III imperatore in quel di

FORME CARATTERISTICHE DEL PAESAGGIO VALDARNESE. (LA STRADA PER COSCIA CHE GIRA A MEZZA COSTA FRA GLI SPERONI IN ISFACELO).

Roma, pensato nientedimeno che... al corpo di Turno, così un naturalista quale lo Stenone non seppe proporre di meglio che vedere negli scheletri dei grossi mammiferi valdarnesi... gli avanzi degli elefanti condotti in Italia da Annibale!

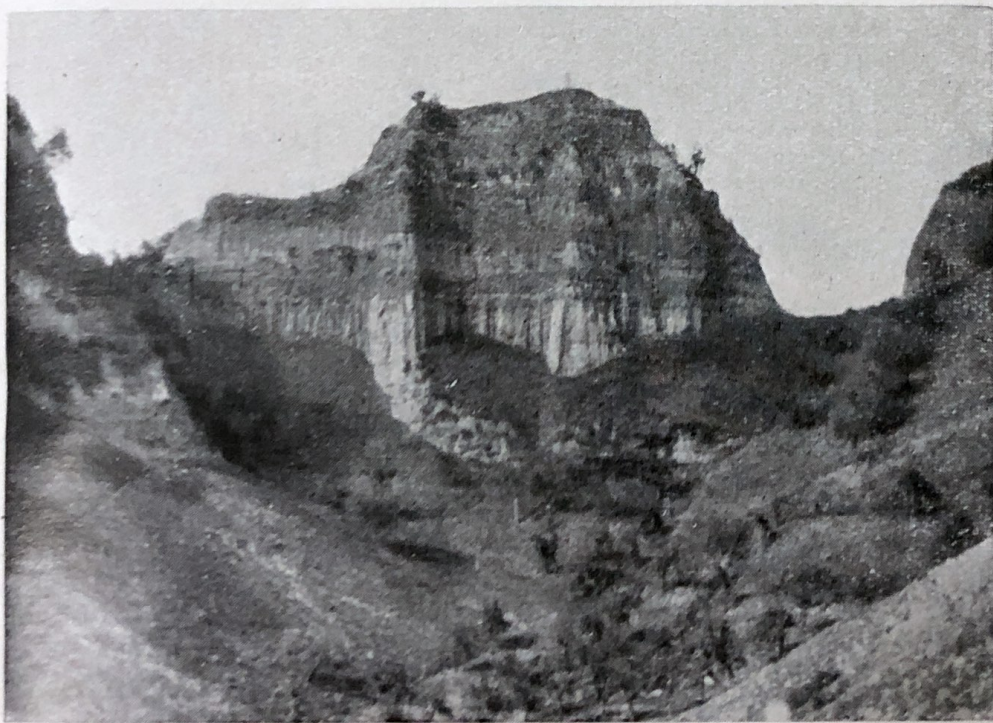
Oggi, dopo le ricerche cui han dato opera più generazioni di studiosi, è possibile tracciare ben diversamente ampio e sicuro il quadro delle trasformazioni subìte dalla media valle dell'Arno durante e dopo il periodo pliocenico. Il lago, che nel primo e più lontano passato della sua storia geologica, ebbe a raccogliere le acque della Sieve scendente a mezzodì, per metter foce, insieme con l'Arno casentinese, nel piano aretino, dov'era la riva del mare, vide rialzarsi a poco a poco il suo fondo per la deposizione e l'accumulo di enormi quantità di materiali. Il fenomeno, verificatosi in quel periodo di straordinaria precipitazione acquea che contrassegna la fine del pliocene ed il principio del quaternario, preparò una seconda fase in cui le acque dell'Arno, scendendo a sud per la Valdichiana, finirono col versarsi nel Tevere, attraverso la Paglia, mentre in pari tempo l'alveo del lago di Montevarchi, sollevandosi sempre più, andava accentrando la sua indipendenza idrografica dal parallelo e vicino corso casentinese. In un successivo stadio, che coincide col quaternario più inoltrato, la Sieve, apertasi il cammino verso la conca fiorentina, anche essa occupata, secondo aveva intuito Leonardo da uno specchio lacustre, riuscì a trovar foce attraverso la Gonfolina, mentre il suo corso inferiore, invertendosi a poco a poco, finiva per catturare le acque uscenti dal Valdarno di sopra, ormai dirette in senso opposto al primitivo deflusso, così come doveva avvenire per quelle uscenti dal bacino dell'Arno vero e proprio (Casentino), sbarrato verso mezzogiorno dall'accumulo dei suoi stessi depositi. Finalmente, in un periodo ancora più prossimo a noi, anzi addirittura in epoca storica, parte della Chiana fino a Chiusi veniva, per dirla col Fossombroni, *assorbita* dall'Arno, che, al pari di altri fiumi tirrenici, allungava liberamente il proprio corso nella fascia costiera emersa oltre il limite del primitivo sbocco in mare, alla Gonfolina.

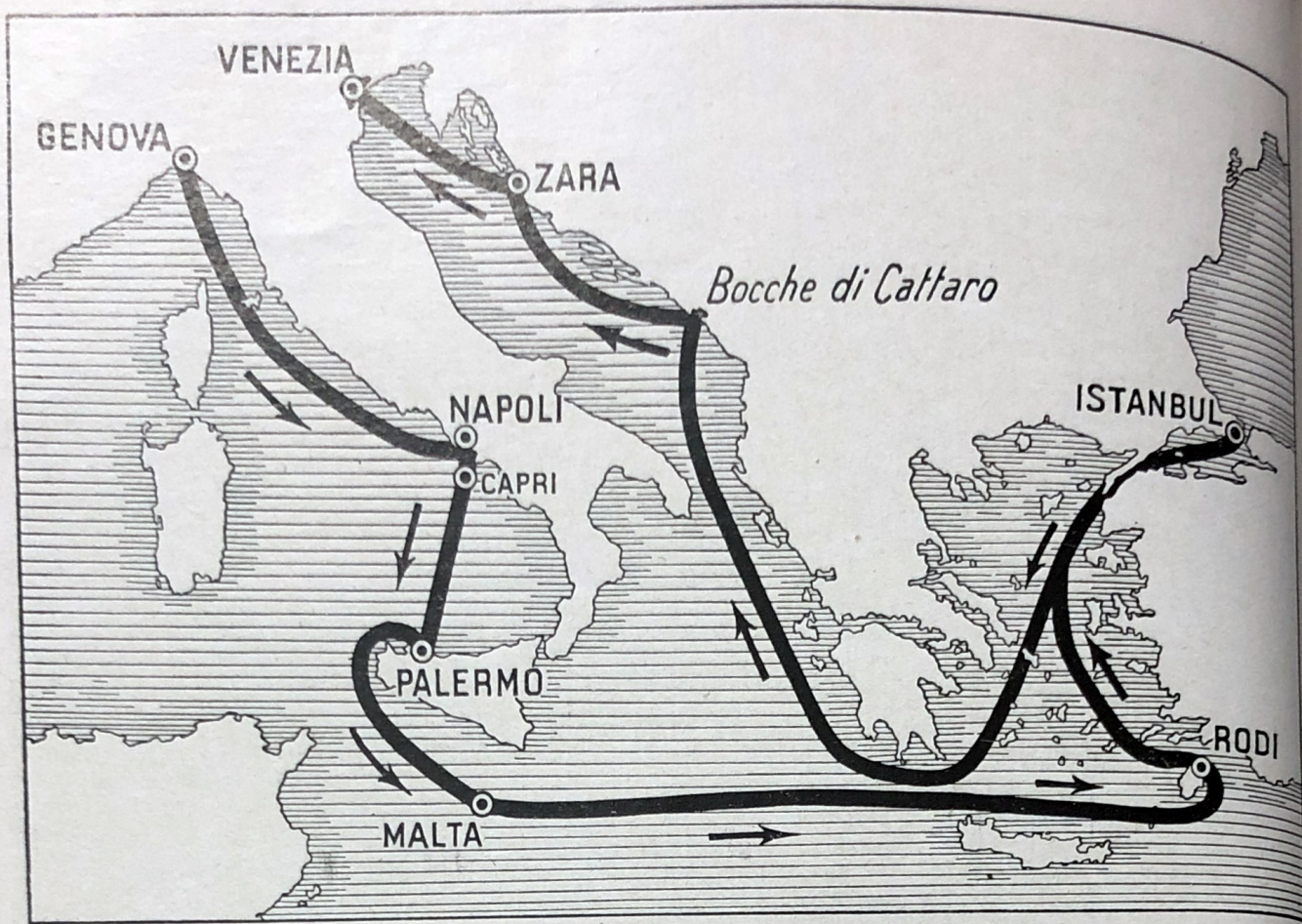
Con questo rivolgimento della Chiana in

LA VECCHIA PORTA DEL BORGO DI MONTEMARCIANO.

FANTASTICI ASPETTI ASSUNTI DAI DEPOSITI DURANTE LA LORO PROGRESSIVA DEMOLIZIONE PER OPERA DEL DILAVAMENTO DELLE ACQUE METEORICHE.

Arno si esce però dal quadro delle rivoluzioni propriamente naturali, per entrare, almeno in parte, in quello delle trasformazioni operate dall'uomo. Comunque, quello che per rispetto a Firenze doveva essere detto il Valdarno di sopra, rappresentò, nella storia geologica del maggior fiume toscano, il vero mezzo, l'organo centrale, il cuore di tutto il sistema. Senza di esso, le acque « che de' verdi colli del Casentin discendon giuso in Arno » non avrebbero mai raggiunta la conca di Firenze, nè questa avrebbe potuto divenire, più tardi, il centro di una regione cui è legata tanta e sì gloriosa parte della nostra vita civile.

G. CARACI.

CRESTE E VALLECOLE SCAVATE DALL'EROSIONE.

N. d. R. - Le caratteristiche fotografie che illustrano l'articolo, ci sono state gentilmente comunicate dal socio signor E. Talmone, di Firenze, al quale porgiamo i più sentiti ringraziamenti.

L'ITINERARIO DELLA PROSSIMA CROCIERA POPOLARE DEL TOURING.

UNA NUOVA INIZIATIVA DEL TOURING

Una Crociera Popolare su cinque mari

(19 Luglio - 2 Agosto)

Un felice convergere di finalità e d'iniziative, della Società di Navigazione « Italia » da una parte e del Touring Club Italiano dall'altra, ha fatto sbocciare per quest'ultimo la lieta possibilità di offrire ai propri Soci una splendida crociera che si svolgerà nella imminente estate, dal 19 luglio al 2 agosto, col piroscafo *Conte Verde* e con l'itinerario: Genova-Napoli-Capri-Palermo-Malta-Rodi-Istanbùl (Costantinopoli)-Zara-Venezia.

La semplice enunciazione di questi nomi basta ad esprimere la potente attrattiva della manifestazione che con nuove e più seducenti mète viene ad integrare le memorande crociere di Napoli e di Patrasso, e, mentre rappresenta il mantenimento d'una promessa che avevamo fatta a noi stessi e ai fedeli gregari del Sodalizio, costituisce una nuova prova dell'intensificata attività del Touring nel campo della propaganda pratica e del turismo in azione. Dalle escursioni periodiche ai campeggi, dalle crociere navali alle crociere aeree, è tutto un moltiplicarsi di esperienze e di affermazioni, e quasi un inseguirsi di balde comitive che, sulla terra, sul mare, nel cielo, sui monti e sulle pianure della Patria, lungo i lidi italici e sulle esotiche prode, appagano il loro desiderio di bellezza, la loro sete di conoscenza, il loro anelito di conquista spirituale.

Lo slancio sempre rinnovantesi da cui i nostri sforzi sono accolti, c'incoraggia ad esercitare con fervore sempre più grande la nostra missione d'incitamento, di esemplificazione, di guida nel dilettoso ed istruttivo viaggiare, e a cercar d'estenderne l'effetto e il beneficio in una cerchia sempre più vasta, e specialmente

nelle sfere popolari. Schiettamente popolare sarà pertanto anche la crociera della quale divulghiamo oggi l'annunzio, intendendo cioè che la modicità delle quote d'iscrizione sia tale da consentire la partecipazione a un numero il più possibile ingente di professionisti, di lavoratori, di produttori, senza tuttavia escludere quella larghezza di trattamento, che è tradizionale, in un con l'ordine e la disciplina, nei viaggi collettivi organizzati dal Touring e che d'altra parte è e deve essere caratteristica d'una crociera di piacere.

Niente lussi, dunque, ma tutto il necessario, e quel tanto di superfluo che possa conciliarsi con la mitezza della spesa, contenuta nei limiti d'una ragionevole, se pur non esosa, parsimonia, Questo è, del resto, implicito nel regime della Seconda Classe ordinaria e della Classe turistica o terza distinta, da noi prescelte perchè l'escursione, pur se ambientata dignitosamente, mantenga la sua impronta di popolare semplicità. Con ciò non si vuol naturalmente vietare di procurarsi ulteriori comodità a chi abbia gusti più raffinati e possieda i mezzi per coltivarli. Così a coloro cui, nelle soste ai vari scali, sembrasse tediosa la spola dalla nave al molo o viceversa, sarà lasciata facoltà di alloggiare negli alberghi di terraferma. Ma noi osiamo presagire che non molti vorranno valersi della concessione e che la grande maggioranza dei nostri escursionisti troverà di pieno gradimento le installazioni e i servizi di bordo.

Tutti sanno che il *Conte Verde,* gemello del *Conte Rosso* e fratello degli altri « Conti » componenti la flotta del « Lloyd Sabaudo » ora incorporata nella « Italia », ha tenuto superbamente, dal 1923 — l'anno in cui scese in mare — sino a quest'anno, il rango di transatlantico, facendo sventolare nel porto di New York e in quelli dell'America del Sud la sua italianissima bandiera, e che ora gli sono state affidate le non meno importanti ed anche più estese rotte dell'Oriente. Si tratta, e ciò pure è ben noto, d'una fra le migliori unità del nostro naviglio mercantile; di quello, cioè, che si è formato nel dopoguerra e che per le sue intrinseche virtù è riuscito a vincere la concorrenza internazionale, nella conquista delle clientele cosmopolite.

Tutto ciò che la tecnica navale e l'esperienza alberghiera hanno creato per la comodità e il benessere dei viaggiatori, si trova qui applicato. Ed è su questa magnifica nave che i crocieristi eleggeranno domicilio per due settimane che ricorderanno poi sempre come un delizioso sogno. Una vacanza inebbriante, che càpita nel periodo più acconcio, nel cuore dell'estate, quando è più sentito il bisogno della sosta nel consueto lavoro e dell'evasione dall'esistenza abituale. Una tregua d'aria e di sole. Una parentesi di festosa libertà, che vi strappa dalle città roventi e vi porta a respirare, nel soffio vivificante della brezza, la salsoiodica, pura, saluberrima aria del mare. Nulla forse è più dolce, più riposante, più sano, del turismo marinaro; nulla è più voluttuoso che lo starsene in beato ozio sui ponti, mollemente sdraiati a contemplare l'azzurro del cielo e l'azzurro delle onde,cullati da quella ninna-nanna che esse largiscono e misurano, scandita dallo schiocco dei sartiami, mentre lo spazio e il tempo fuggono nel solco spumeggiante della scia.

Quindici giorni d'incanto nel continuo rinnovarsi degli sconfinati orizzonti, nell'incessante svariare dei panorami lungo il liquido cammino che procede di mare in mare. Dal Tirreno al Jonio, dal Jonio all'Egeo, dall'Egeo al Mar di Marmara e dal Mar di Marmara all'Adriatico, in un placido vagabondaggio, di tratto in tratto inciso e valorizzato da una piacevole tappa su questo o quel lido, con la gioia dello sbarco e la curiosità ridesta delle cose già conosciute o avidamente ghiotta di quelle ignote, e il segreto godimento di sentirsi estranei, distaccati, trasmigranti, di sapere che la bella nave vi attende per condurvi via, più lontano, nell'illusione d'una fantastica e squisita avventura.

Una giornata a Napoli. Chi non rivede sempre con diletto la dolce sirena? E chi non la vide mai prima, con qual gaudio mirerà il golfo radioso, il Vesuvio e il Vomero, Posillipo e Nisida! Quasi una giornata a Capri: quel che basta per estasiarsi della sua soavità, per rituffarsi nelle magiche trasparenze della Grotta Azzurra e per ammalarsi di nostalgia dell'isola affascinante. Una mattinata a Palermo. tra le ville e i giardini in fiore, le magnificenze del Duomo e della Cappella Palatina, il prodigio di Monreale e della Conca d'Oro, Dieci ore a Malta, sufficienti per visitar la Valletta e per rinfrescarsi il ricordo dei Cavalieri. Ma questo più vivo, più appariscente, più grato si risveglierà a Rodi, tra le mura, le torri i palazzi, gli alberghi della Città delle Rose,

quella che sappiamo esser mèta sommamente ambita da tanti nostri Soci e che perciò venne inclusa ben volentieri nel programma.

Sin là si tratta di luoghi assai belli, attraenti e interessanti, anche se non del tutto nuovi nelle escursioni del Touring. Ma ecco a quel punto campeggiare sull'orizzonte un traguardo per noi nuovissimo, che rappresenta davvero un passo d'eccezione nelle nostre campagne turistiche, ed è la gemma che sfolgora sul ricco itinerario della crociera. Sulla distesa dell'Egeo un lento sgranarsi d'isole: Mitilene, Lemno, Tènedo. Poi la costa brulla d'Anatolia su cui spiccano i resti di Troia, e sull'altro fianco l'estremo sperone di Gallipoli: la punta dei Dardanelli. La nave imbocca il tragico Stretto sonante di tanta storia, varca la tenaglia di Cianàk che conobbe il valore di Enrico Millo, attraversa il Mar di Marmara, ed ecco la spodestata regina, la capitale ripudiata, Costantinopoli, la città distesa sulla falce del Corno d'Oro, nel mesto e pur glorioso tramonto delle cupole e dei minareti, del gigantesco bazar e delle sfavillanti magioni sultaniali. Due giorni nella metropoli smagliante, due giorni di peregrinazioni e di meraviglie, da Gàlata a Pera, da Istanbùl a Scùtari, da una moschea all'altra e d'una in altra sponda di quel fiordo stupendo ch'è il Bosforo, giù giù sino alle procellose soglie del Mar Nero.

Sulla via del ritorno s'accompagnano ai reduci i ricordi, che rimarranno indelebili, delle cose vedute, e palpitano sui mari d'Oriente le risvegliate memorie di Venezia e di Genova, della Serenissima e della Dominante che qui illustrarono di luminose venture i vessilli di San Marco e di San Giorgio. Ma sull'Adriatico è l'alato leone che riappare, è Zara che rievoca il fastigio dell'antica Regina, che custodisce il segno e il culto di Venezia. Sì, Venezia, la soave ammaliatrice, attende i reduci della incantevole crociera; ma essi, come a scioglimento d'un voto, prima di volger la prora alla tappa definitiva, sosteranno un giorno a Zara, per un omaggio d'amore alla solitaria e intrepida scolta italiana.

ISCRIZIONI

DURATA DEL VIAGGIO: 14 GIORNI

Quote

II classe (in cabine a 4 posti) **L. 1800** - Classe turistica (in cabine a 4 posti) **L. 1450** (1).

Le quote comprendono:

a bordo: passaggio e vitto sul « Conte Verde » nella classe corrispondente. Il vitto, anche nella classe turistica, è signorile e completo, come può rilevarsi dalle seguenti liste: prima colazione: caffè o tè con latte - uova a piacere - burro - marmellata - panini - biscotti - frutta; colazione: minestra a scelta, piatto di carne con contorni, formaggi, frutta, caffè; ore 16: tè con biscotti; pranzo: minestra a scelta, piatto di carne con contorno, pasticceria, formaggi, frutta e caffè. Il vitto della II Classe, comprende in più l'antipasto a colazione e il pesce alla sera. Nelle quote delle due classi, è compreso anche il vino per ogni pasto.

I pasti a bordo, per la classe turistica, saranno consumati in sala riservata ai soli Soci del Touring.

a terra: (identico trattamento per tutti i partecipanti del Touring).

Capri: ingresso alla Grotta Azzurra, salita in funicolare alla città, in auto ad Anacapri.

Palermo: in auto: visita della città, escursione al M. Pellegrino e a Monreale.

Malta: visita della città ed escursione a Tarxien.

Rodi: in auto per il giro della città, ai dintorni e alle Terme di Calitea, pranzo al Grand Hôtel delle Rose.

Istanbul: in auto: visita della città (musei, moschee, bazar, ecc.). Escursione sulla costa d'Asia e alla collina d'Eschamlidjian. Colazione e pranzo in grande albergo.

Zara: visita della città e delle fabbriche, pranzo di congedo all'Hôtel Bristol.

Le quote comprendono pure: tutte le spese d'imbarco e sbarco, le tasse, le mance (escluse solo quelle di bordo); le entrate ai Musei, antichità, alle guide; il distintivo espressamente coniato.

Il « Conte Verde » alla partenza da Istanbul risalirà il Bòsforo fino a Terapia e compirà un interessante giro nelle Bocche di Cattaro il 31 luglio.

L'assegnazione delle cabine verrà effettuata strettamente secondo l'ordine di precedenza delle iscrizioni.

Si provvederà ai partecipanti l'alloggio in alberghi, a Napoli, Rodi e Costantinopoli, anzichè a bordo, dietro versamento di un piccolo supplemento che sarà indicato nel *programma* della Crociera, il quale potrà essere richiesto al Touring, inviando francobollo da L. 0,50.

(1) Verranno pure messe a disposizione cabine a due posti: i prezzi relativi saranno indicati sul programma della Crociera

LA STAZIONE DI RENON, CON LO SCILIAR NELLO SFONDO.

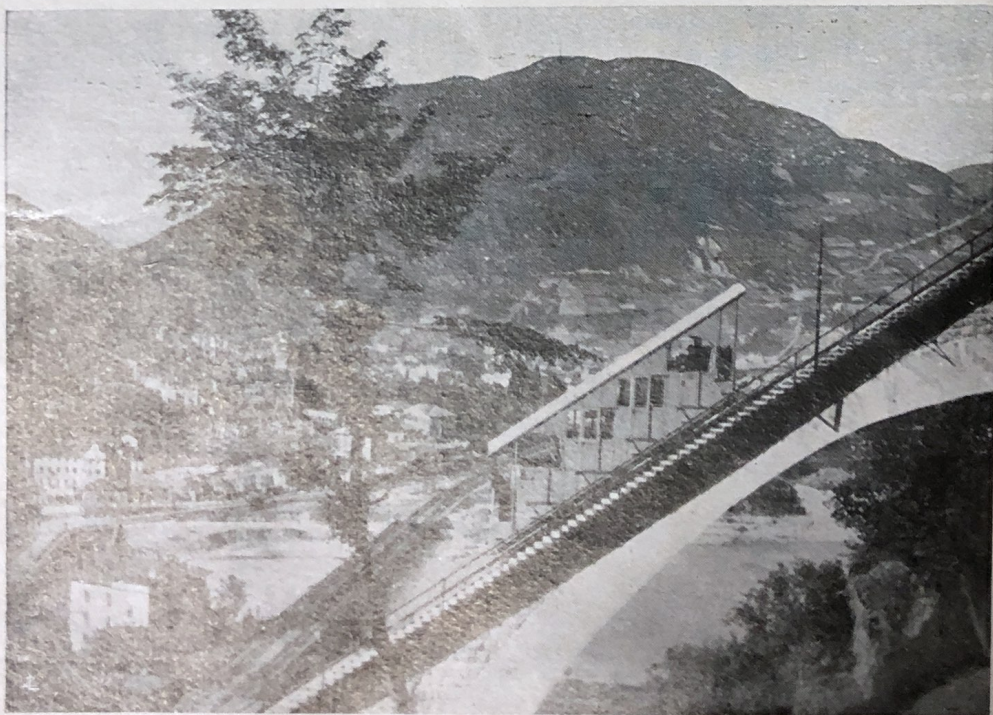
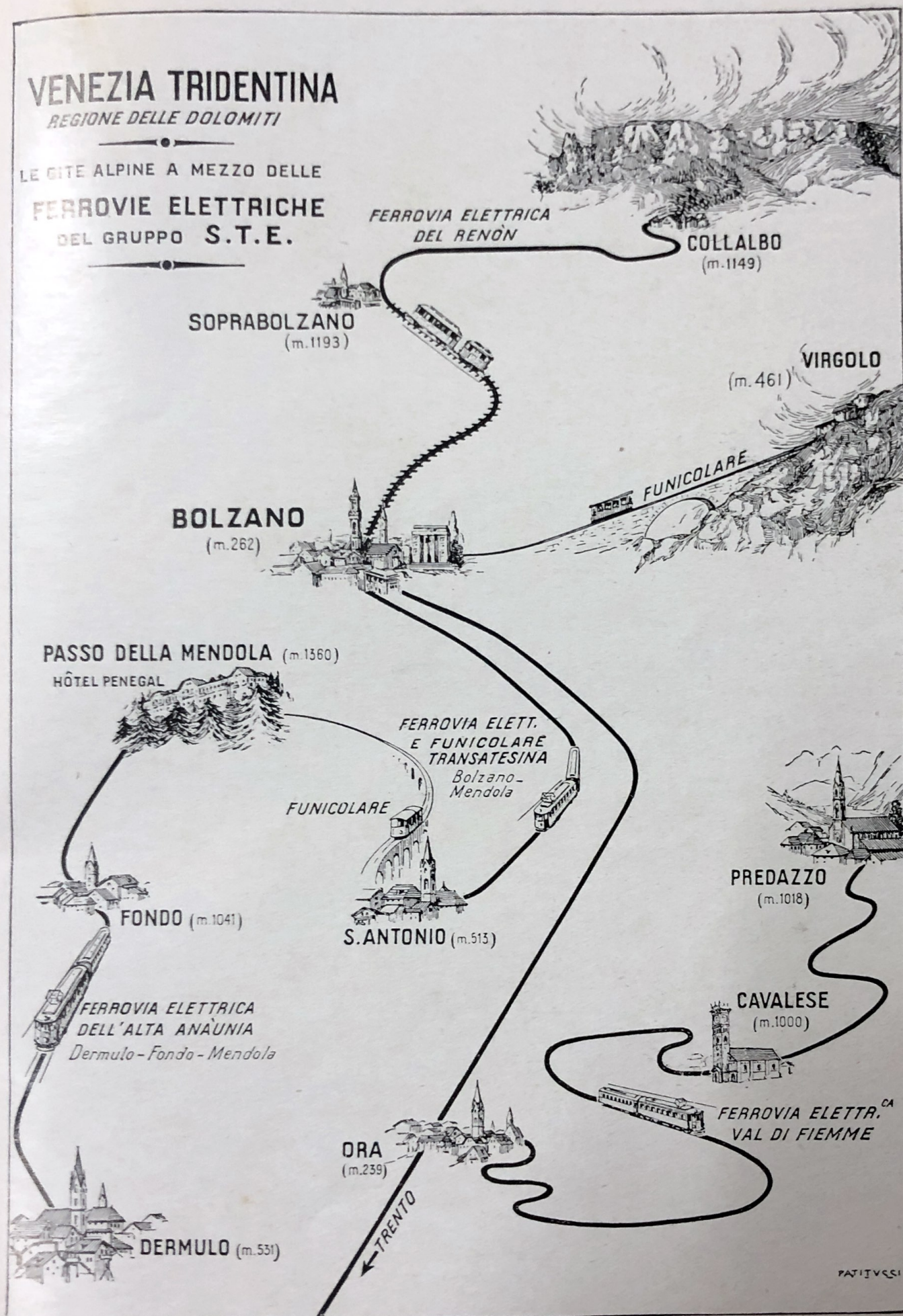
LE FERROVIE ELETTRICHE DELLA S. T. E. PER I SOCI DEL TOURING

Una raggiera di viaggi a riduzione sulle ferrovie di montagna del Bolzanese

UNA simpatica iniziativa, che si traduce in un effettivo incoraggiamento al turismo, è stata presa dal Gruppo Trasporti S.T.E. che gestisce varie linee ferroviarie nel territorio di Bolzano. Esso ha deliberato di offrire all'imponente falange dei Soci del Touring Club Italiano la possibilità di compiere su quella rete cinque viaggi di andata e di ritorno col quaranta per cento di riduzione sul prezzo dei relativi biglietti, e ciò mediante la semplice presentazione dei « buoni » che figurano annessi come altrettanti « tagliandi » a queste pagine de *Le Vie d'Italia* e dei quali è perfettamente libera la facoltà di scelta, potendo ciascun Socio limitarsi a un solo viaggio, come pure valersi dell'intera serie. I *singoli* viaggi, coi rispettivi ritorni, sono effettuabili: con la « Ferrovia Elettrica Transatesina » da Bolzano a Méndola; con la « Ferrovia Elettrica Val di Fiemme », da Ora a Cavalese o Predazzo; con la « Ferrovia Elettrica del Renón », da Bolzano a Soprabolzano o Collalbo; con la « Ferrovia Elettrica dell'Alta Anàunia », da Dermulo a Fondo o Méndola; e con l'apposita « funicolare da Bolzano al Virgolo ».

L'enunciazione di questa stellante raggiera d'itinerarî è di per sè d'una eloquenza suggestiva, poichè vi brillano nomi d'effusa risonanza, il cui timbro fascinatore risveglia in tutti una vibrazione di desiderio o un palpito di nostalgia. Dietro quei nomi è l'Alto Adige che riappare, è quella stupenda contrada nostra che si rievoca e si ricompone nel ricordo

IL RIDENTE ALTOPIANO DI COLLALBO (M. 1149) CON LO SFONDO DEL MONTE PEZ.

in una rapida visione incantatrice: un'ondata luminosa d'azzurro e di sole, un espandersi di radiosi orizzonti, un profilarsi di catene montuose e di vette alpestri scintillanti di nevi eterne o corrusche di rosate rupi in trionfali architetture di guglie e di torri, di cuspidi e di pinnacoli; un distendersi di cupe solenni foreste sui maestosi pendii, un dolce dispiegarsi di verdi pianori e, tra pinete e praticelli come tra contrafforti e speroni, un crosciar d'acque, un precipitarsi di fiumi canterini giù per le valli, un occhieggiar soave e limpido di laghi e di laghetti, un dipanarsi di strade, di sentieri, di mulattiere, un dischiudersi di « passi » sui gioghi eccelsi, e per tutto, tra le pieghe profonde del groviglio alpino, sulle riviere, sui terrazzi, sulle erte, sin sotto le formidabili pareti procombenti, un ammiccare di campanili aguzzi, un ridere di paesini rubicondi, di cittadette assestate e civettanti, case colorite e lucide, verande e sporti e davanzali fioriti, portichetti e piazzette d'altri tem-

UN PONTE DELLA FUNICOLARE DEL VIRGOLO.

LA RETE DELLE FERROVIE ELETTRICHE DELLA S.T.E. INTORNO A BOLZANO.

Le pagine segnate con i numeri da 438a a 438d sono da staccarsi dal fascicolo e da conservarsi dai Soci per usufruire delle riduzioni sulle Ferrovie della S. T. E.

(fot. E Rüedi, Milano)

LA CONCA DI BOLZANO E IL GRUPPO DEL CATINACCIO.

IL PASSO DELLA MENDOLA.

Tagliando N. 1

LA VERDEGGIANTE CONCA DI CAVALESE.

Tagliando N. 2

IL RIDENTE ALTIPIANO DEL RENON.

Tagliando N. 3

LA VERDE E SOLATIA ANAUNIA.

Tagliando N. 4

IL BELVEDERE DI BOLZANO: LA STAZIONE DELLA FUNICOLARE DEL VIRGOLO.

Tagliando N. 5

NB. - I singoli tagliandi sono valevoli anche per la famiglia del Socio del T. C. I.

GRUPPO TRASPORTI S. T. E.
FERROVIA ELETTRICA TRANSATESINA
BOLZANO - CALDARO - MENDOLA

BUONO
per il prelievo di un biglietto
da **BOLZANO** a **MENDOLA** e ritorno
col 40% di riduzione

La riduzione è valida dal 15 Maggio 1932-X al 31 Dicembre 1933-XI e si applica sul prezzo tanto dei biglietti di corsa semplice, quanto di quelli di andata-ritorno.

GRUPPO TRASPORTI S. T. E.
FERROVIA ELETTRICA VAL DI FIEMME
ORA - CAVALESE - PREDAZZO

BUONO
per il prelievo di un biglietto
da **ORA** a **CAVALESE** o **PREDAZZO** e ritorno
col 40% di riduzione

La riduzione è valida dal 15 Maggio 1932-X al 31 Dicembre 1933-XI e si applica sul prezzo tanto dei biglietti di corsa semplice, quanto di quelli di andata-ritorno.

GRUPPO TRASPORTI S. T. E.
FERROVIA ELETTRICA DEL RENÒN
BOLZANO - SOPRABOLZANO - COLLALBO

BUONO
per il prelievo di un biglietto
da **BOLZANO** a **SOPRABOLZANO** o **COLLALBO** e ritorno
col 40% di riduzione

La riduzione è valida dal 15 Maggio 1932-X al 31 Dicembre 1933-XI e si applica sul prezzo tanto dei biglietti di corsa semplice, quanto di quelli di andata-ritorno.

GRUPPO TRASPORTI S. T. E.
FERROVIA ELETTRICA DELL'ALTA ANÀUNIA
DERMULO - FONDO - MENDOLA

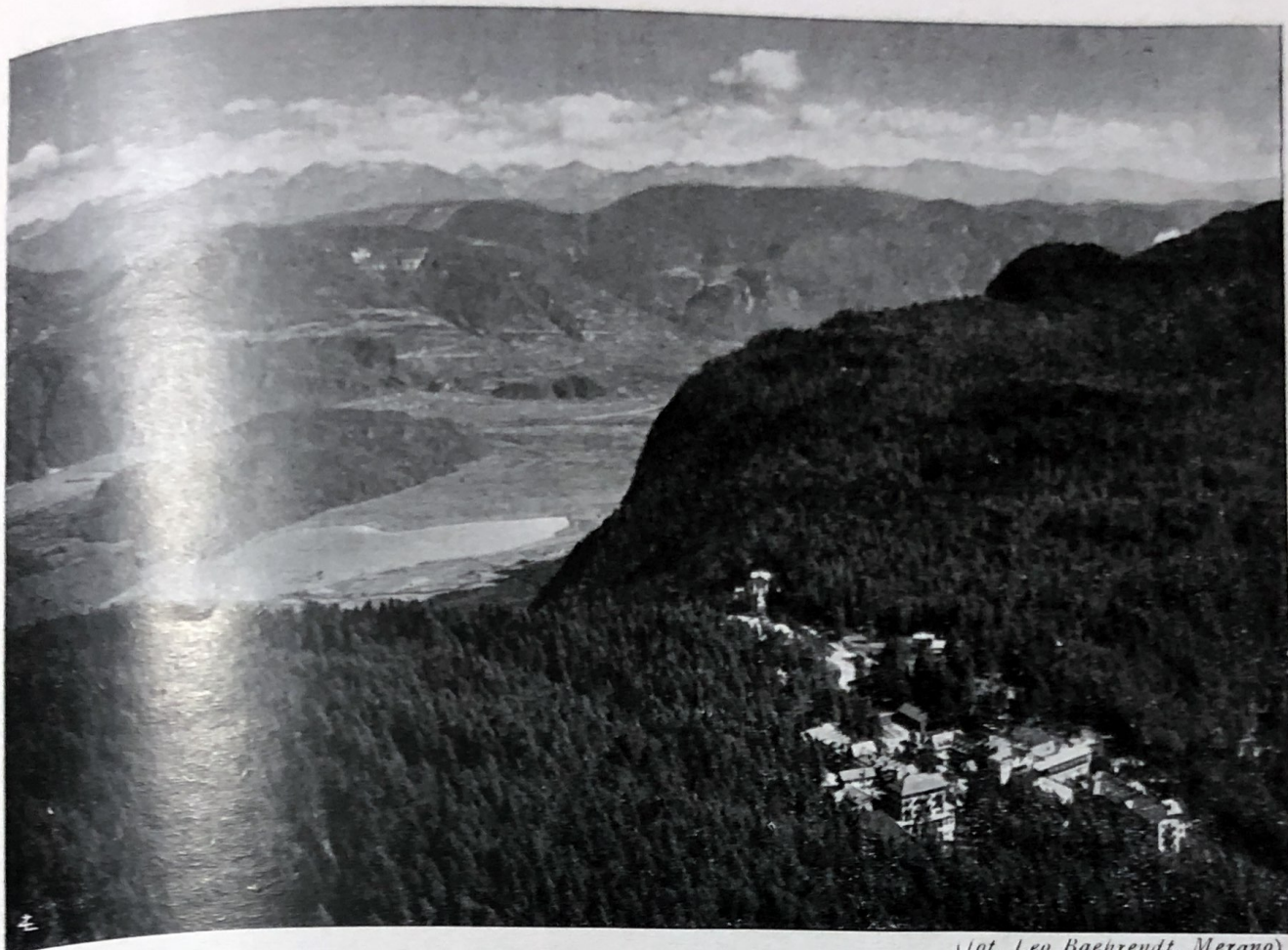
BUONO
per il prelievo di un biglietto
da **DERMULO** a **FONDO** o **MENDOLA** e ritorno
col 40% di riduzione

La riduzione è valida dal 15 Maggio 1932-X al 31 Dicembre 1933-XI e si applica sul prezzo tanto dei biglietti di corsa semplice, quanto di quelli di andata-ritorno.

GRUPPO TRASPORTI S. T. E.
FUNICOLARE DEL VIRGOLO

BUONO
per il prelievo di un biglietto
da **BOLZANO** al **VIRGOLO** e ritorno
col 40% di riduzione

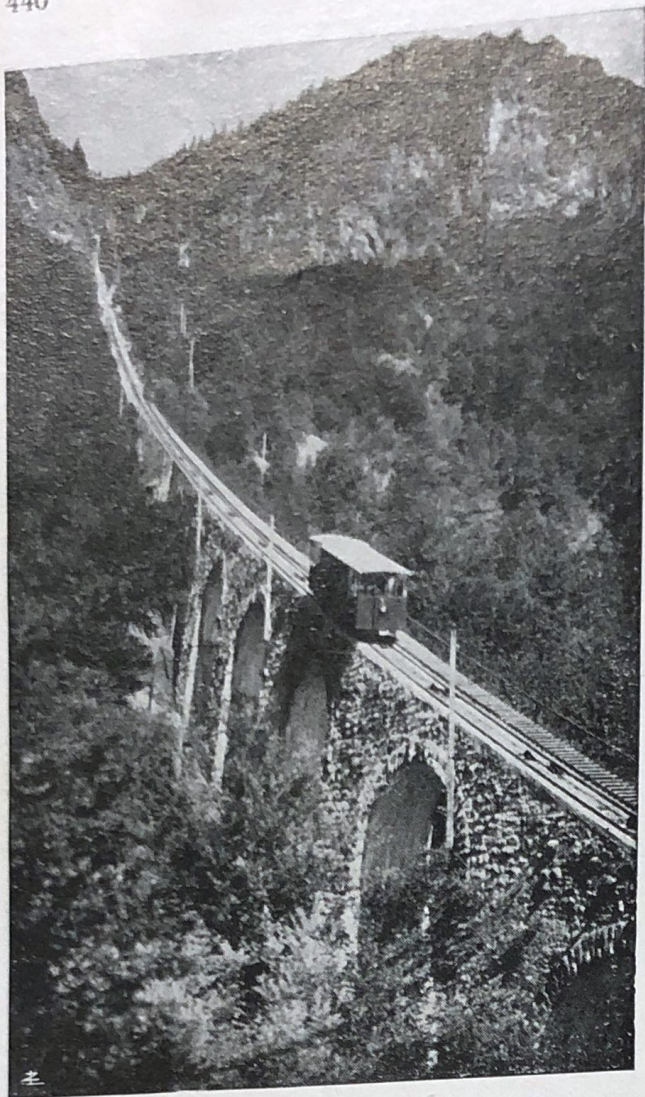
La riduzione è valida dal 15 Maggio 1932-X al 31 Dicembre 1933-XI e si applica sul prezzo tanto dei biglietti di corsa semplice, quanto di quelli di andata-ritorno.

NB. — Staccare i tagliandi secondo la linea punteggiata

(fot. Leo Baehrendt, Merano)

IL PASSO DELLA MENDOLA ED I SUOI FITTISSIMI BOSCHI, VISTI DAL MONTE TONALE (NEL CENTRO DELLA VEDUTA, IL LAGO DI CALDÀRO).

pi, insegne ed emblemi d'altre età, e crocefissi, madonne, tabernacoli, pitture ingenue, tocchi di grazia popolana e d'umile poesia: un paesaggio un po' fiabesco, un po' teatrale nel suo sgargiante squillare, ma tanto gentile, garbato e consolante nel suo festoso carattere che dà gioia agli occhi e mette una serena pace in cuore.

Bella terra d'Italia, gemma splendente del diadema che la incorona; e più s'inoltra verso il sacro limite, più si fa nobile d'aspetto e turgida di linfe; e più si ascende verso l'alto, più si dilata la sua chiarità in un moltiplicarsi di spettacoli entusiasmanti, in un propagarsi di divine meraviglie. Gli appassionati dell'Alpe, i devoti della montagna, gli scalatori di cime e di picchi, trovano qui un magnifico campo per le loro maschie imprese e forse disdegnano coloro che non s'affidano alla vigoria dei garretti e all'aiuto della piccozza per attingere virilmente gli ambiti traguardi. Ma non tutti son portati o sono idonei all'alpinismo: i troppo giovani e i troppo vecchi, le donne, sian fanciulle o madri, e i gracili, i deboli, i minorati, e infine anche i pigri, la gente che ama i propri comodi e che non per ciò vuol rinunziare alla sua parte di gioia nella vita e a vedere quel che di meglio presenta il mondo. Questa, ch'è pure una larga porzione d'umanità, ama, a modo suo, la montagna e vuol partecipare alle sagre della natura, senza affaticarsi ma al tempo stesso senza distrarsi: con una concentrazione di spirito che accresce il godimento, in una specie di estasi adorante e quasi diremmo in piena *trance* estetica. Si dovrebbe negare a questa vasta ed anzi prevalente categoria di persone il piacere della tranquilla contemplazione, perchè non è guadagnato col sudor della fronte? A ben guardare, essa è forse più meritoria perchè più umile, perchè esclude l'orgoglioso lievito della conquista e tutta dimessa e come soggiogata si abbandona alla schietta delizia del vedere e dell'ammirare....

Ma qui in realtà si tratta semplicemente di turismo, e al turismo s'attagliano le buone strade e i moderni veicoli; e le ferrovie di montagna, superbe affermazioni dell' umano ingegno, son fatte appunto per il pacifico e dilettoso turismo ed è giusto giovarsene e bisogna dir grazie a chi ne agevola l'uso e ne

UN VIADOTTO DELLA FUNICOLARE DELLA MENDOLA.

facilita il beneficio. È un esempio da segnalare, questo della S.T.E. che con spontaneo gesto muove incontro alla sicura aspirazione di una moltitudine d'Italiani, porgendo loro il mezzo di conoscere meglio, e con una spesa notevolmente attenuata, taluni dettagli d'una regione fra le più fulgide del nostro Paese. L'iniziativa, che affianca ed asseconda quella che il Governo realizza in un'orbita più ampia con le speciali riduzioni per l'Alto Adige e coi treni popolari, è tanto più encomiabile perchè parte da un'impresa privata. Essa costituisce un'efficace propaganda pratica a favore del turismo, attraverso una compagine eminentemente turistica qual'è quella della grande famiglia del Touring, ossia con un tramite felicemente indovinato, per cui non è arrischiato presagire che al vantaggio dei Soci fatti oggetto della concessione corrisponderà una maggior valorizzazione — anzitutto morale — delle linee ferroviarie contemplate nel programma, le quali, nel novero delle ferrovie di montagna, sono indubbiamente fra le migliori e le più attraenti e panoramicamente spettacolose che vanti l'Italia.

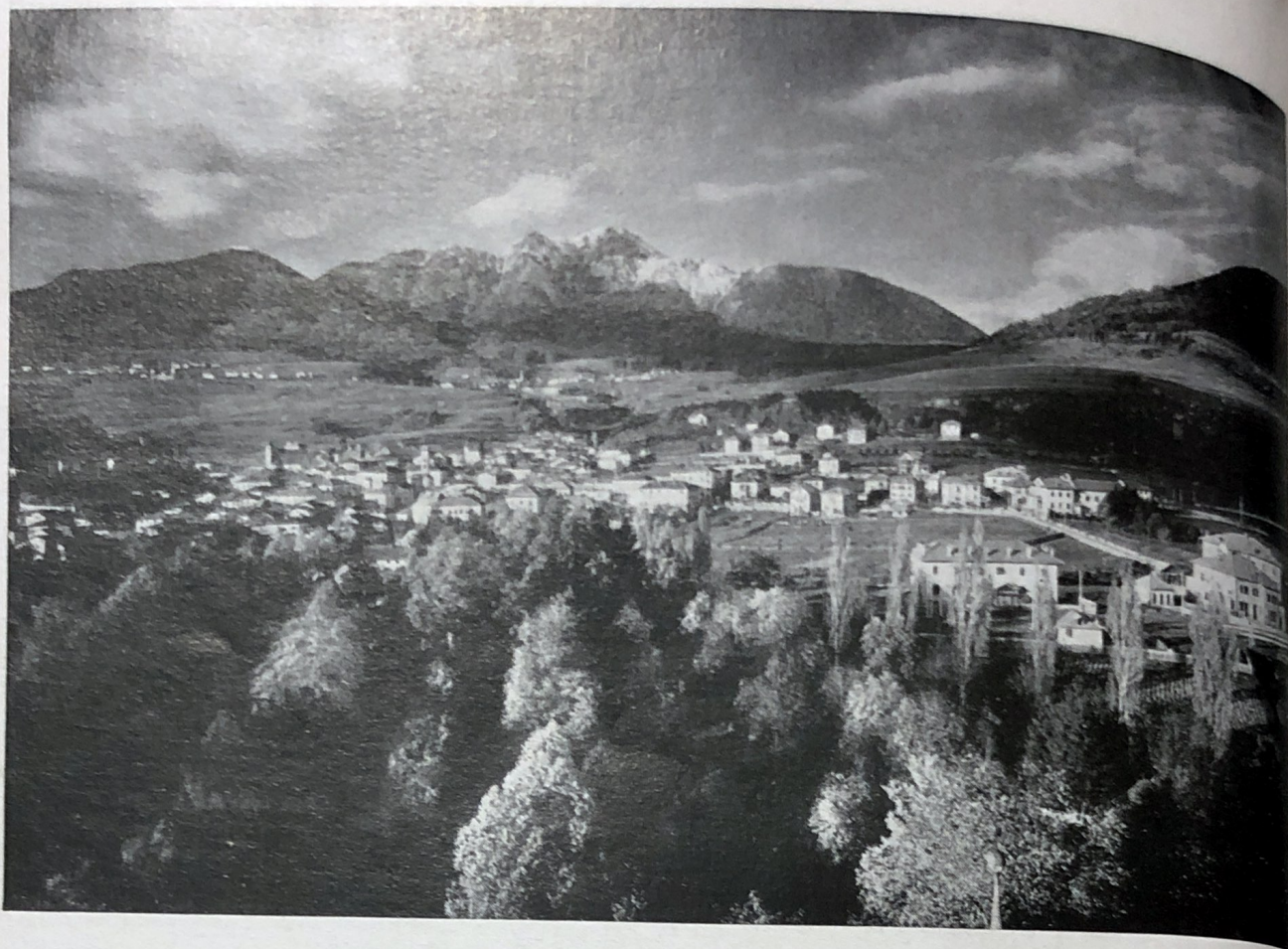
***

Bolzano è di per sè un centro di forte richiamo e non si esagera asserendo che nessun visitatore dell'Alto Adige trascura di farvi capo per una sosta che molti trasformano volentieri in un lungo soggiorno. Ma anche quelli che son costretti a dedicarle un tempo limitato, hanno modo di utilizzarlo al massimo grado mercè la perfetta organizzazione e la poderosa attrezzatura turistica di cui la amabile città dispone, e cioè grazie alle vie di comunicazione e ai mezzi di trasporto che consentono il celere irraggiarsi negli amenissimi dintorni, sugli orli dell'incantevole conca in cui affluiscono le acque dell'Adige e dell'Isarco e su cui si adergono taluni dei più celebrati colossi dolomitici. Ciò spiega come anche nell'anteguerra Bolzano accogliesse sin 130.000 ospiti per anno e come tuttora essi accorrano sempre in folla non scemata nella ridente cittadina ritornata nel grembo della madrepatria italiana.

È oltremodo gradevole aggirarsi per le sue strade, seguire la caratteristica via dei Portici, indugiare dinanzi al gaio mercato della frutta, meditare nella penombra dell'austero Duomo, erudirsi nelle sale del Museo, dare una capatina nella vecchia Camera di Commercio memore delle antiche famose fiere, trattenersi in questo o in quello dei tanti e mirabili alberghi o in qualche pittoresca *weinstube* nell'una o nell'altra delle strade i cui nomi ricordano le gloriose corporazioni di mestiere, come quelle dei Bottai e dei Conciapelli, degli Argentieri e dei Murari, dei Molini e delle Fucine; e, passo passo, varcare il ponte sul Tàlvera e, salutato il Monumento della Vittoria, insinuarsi con placido piede tra le ville e i giardini di Gries e dimenticare in quel piccolo paradiso le ore del tempo e gli affanni della vita. Sì, tutto questo è squisito; ma intanto l'occhio obbedisce ad altri inviti seducenti e lo spirito cede ad altri appelli irresistibili. D'intorno chiamano con prepotente voce le montagne, dominatrici della scena, e nell'assemblea dei giganti spiccano le creste dello Sciliar e del Catinaccio, del Macaion e del Penegal e i dossi del Renon e della Méndola, e non par vero di poter avvicinare tanta bellezza, di poter salire verso quei divini altari.

UN ARDITO VIADOTTO DELLA FERROVIA DI VAL DI FIEMME.

Le magiche mète appaiono sventagliate nella chiostra, sull'arco della quale l'industre fatica degli uomini ha segnato le facili vie che si sollevano puntando verso le alture. Tre di quelle vie appartengono al pentagramma dei viaggi a prezzo ridotto concessi dalla S.T.E. ai Soci del Touring, e sono fra le più importanti e interessanti della magnifica corona: le vie del Renon, del Virgolo e della Méndola, per citarle secondo l'ordine d'ubicazione; tre gite delle più allettanti che si possano desiderare.

È dal cuore stesso della città, da quella ch'è la piazza per antonomasia di Bolzano, che ci si spicca per raggiungere l'altipiano del Renon, trasportati da una ferrovia elettrica che conta ormai un quarto di secolo e sembra dotata d'una giovinezza perenne, tanto risponde ancora alle esigenze del servizio che le si richiede; nel primo tratto, dalla piazza Vittorio Emanuele III alla stazione merci delle Ferrovie dello Stato, essa procede a semplice adesione, poi comincia quella ch'è la caratteristica essenziale della linea: la dentiera; una dentiera di 40.600 denti, che si svolge su 4060 metri, rampando via via con una pendenza dal 250 al 260 per mille; poi la ferrovia torna ad adesione, toccando successivamente Soprabolzano a 1200 metri d'altitudine, Costalovara a 1206, Stella il punto più elevato a 1251, donde discende ai 1149 metri di Collalbo. Complessivamente, un percorso di undici chilometri e ottocento metri, che si compie in meno di un'ora e mezzo. Escursione breve, ma densa di soddisfazioni per la varietà e la grandiosità degli spettacoli che concede, dai dolci vigneti alle bizzarre piramidi di erosione, dai burroni precipiti alle distese pianeggianti, dai boschi di conifere alle praterie smaltate di tenero verde; e mentre al basso biancheggia lontanando la città, su, dinanzi a noi, sul dilatato orizzonte, balzano nell'azzurro le merlettate giogaie del Catinaccio e del Latemar e le cuspidi sfavillanti dello Sciliar, del Brenta, dell'Ortles, prodigioso convegno di maestà alpine, sulle quali la neve distende il manto d'ermellino e il sole spande la porpora fiammante. Una cornice che folgoreggia, e dentro di essa, accanto a noi, pronti ad accoglierci e a farci festa, i quadretti intimi e commoventi dei paesini da fate, in un tripudio d'alberghi e di ville ilari di forme e di colori, di balconcini e di logge, in un nitore abbagliante che dagli edifici si ripercuote nella fitta rete delle strade, dei sentieri, delle passeggiate, come se tutto

L'AMPIO, VERDEGGIANTE BACINO DI CAVALESE, IN VAL DI FIEMME.

fosse improvvisato di fresco, dipinto a nuovo, pronto per un'esposizione o per una gara di leggiadria e di gentilezza. Il treno passa riguardoso in mezzo alla mostra e verrebbe voglia di sostare ogni momento per non perdere nessun particolare; od anche per non proceder oltre, sicuri d'avere ormai scoperto il cantuccio dell'insuperabile felicità.

Ma in questa plaga privilegiata si fa presto a trovarne degli altri. Per esempio al Virgolo, quello sperone roccioso che si eleva di duecento metri sul fondo della valle e sembra offrire un terrazzo ideale per contemplar con agio Bolzano e la sua conca. E anche il salirvi è comodo, poichè vi provvede una funicolare che si stacca presso il ponte dell'Isarco e in quattro minuti supera il percorso di 344 metri e il dislivello di 190, con una pendenza che oscilla tra il 66 e il 70 per cento. Lassù l'albergo costituisce un belvedere per il bellissimo panorama che si spalanca da ogni parte sui monti circostanti e sulla sottoposta città. Piccolo viaggio, ma frutto copioso

Un viaggio più lungo e più vario è quello da Bolzano alla Méndola, che si svolge per oltre diciassette chilometri con la normale ferrovia elettrica e si conclude in funicolare. La ferrovia, per circa un quarto del tragitto, ossia sino a Castel Firmiano, è comune con la linea di Merano, ma a quel punto se ne separa proseguendo per proprio conto e prende a salire tagliando una campagna pingue di vigne e di frutteti, attraversa due gallerie, corre in vista di villaggi e di chiesette, di castelli e di rovine e, toccata Appiano e Pianizza (ove il terreno pianeggiante giustifica quei nomi) sbocca in uno slargo della valle, lambisce Caldaro e occhieggia sul suo lago e riprendendo a salire raggiunge Sant'Antonio all'altitudine di 513 metri. Poichè il Passo della Mendola è a 1366, si tratta di vincere un dislivello di 853 metri, e di ciò s'incarica la funicolare con i suoi vagoncini da 75 posti che da quel punto s'innalzano obliquando con una pendenza massima del 64 per cento e compiendo il percorso in ventisei minuti. È la parte più bella del viaggio e la più emozionante, non tanto perchè comprende un viadotto e due gallerie, ma perchè a mano a mano il panorama si espande e la vista spazia sulla costellazione dei sottostanti paesetti e laghetti e in alto si slancia verso le masse gigantesche del Catinaccio e del Latemàr. Giunti poi al valico, tra il cui folto manto

boscoso si stagliano gli alberghi invitanti, si può prolungare e ampliare la visione salendo a piedi sul monte Toval e, meglio ancora, sul Penegal, splendida e facile passeggiata d'un paio d'ore, ch'è obbligatoria per ogni turista che si rispetti e che largisce il premio d'una delle vedute più meravigliose che si possan cogliere sulle Alpi.

Allo stesso Passo della Méndola e accanto alla stazione della funicolare per Bolzano, fa capo e si erge la stazione della ferrovia elettrica giungente da Dermulo, punto di biforcazione della linea Trento-Malé. È un altro degli itinerari ammessi allo sconto del quaranta per cento sull'andata e il ritorno, ed è anche questo un dilettevole tragitto che ha per teatro l'Alta Anàunia: una strada di ventitrè chilometri e mezzo, che si snoda in una valle aprica, sfiora l'orrido spacco del Noce a Santa Giustina e solca un altipiano ferace disseminato di paesetti graziosi come Sanzene e Romeno, Cavareno e Fondo, Malosco e Ruffré, ove si eleva e s'immerge nell'immensa selva della Méndola, tra un allegro civettare d'alberghetti e di ville, nidi creati apposta, in questo Eden tentatore, per consolar l'occhio del viandante e per far beato chi vi elegge dimora.

***

Tutte queste di cui s'è fatto cenno son valide armature turistiche fiorite or è già molto tempo dalla privata intraprendenza. Sempre nei dintorni di Bolzano, ma in Provincia di Trento, corre un'altra ferrovia che per il suo perfezionamento moderno appartiene alle pubbliche opere del Regime: è la ferrovia della Val di Fiemme, elettrificata or son tre anni, non solo, ma migliorata sott'ogni aspetto: nello scartamento, portato da settantasei centimetri ad un metro; nella massicciata, rinvigorita per una metà del percorso; nelle stazioni ricostruite e nei treni nuovi, comodi ed eleganti. Vantaggio preminente, la celerità del servizio, che è sbrigato in due ore, laddove ne abbisognavano quattro. Una vera e completa rinascita.

Il percorso, di una cinquantina di chilometri, congiunge Ora, sulla linea del Brennero, con Predazzo, cospicuo centro d'irradiazione per la zona dolomitica, e attraversa una vallata ch'è tra le più verdi, lucenti e gaie della Venezia Tridentina, intersecata di vallette e contrafforti, bagnata dal vispo Avisio, sparsa, sul fondo e su per le pendici, d'una miriade di paesi e di villaggi — tra i quali spicca aggraziata e nobile la cittadina di Cavalese, sede della vetusta Magnifica Comunità generale di Fiemme e frequentatissimo luogo di villeggiatura — drappeggiata di vecchi e superbi boschi e signoreggiata da celeberrime vette a far capo dalle Pale di San Martino vigilanti sul Passo di Rolle, a cui si ascende per l'appunto da Predazzo, punto terminale di questa ardita e svelta ferrovia di montagna, resa degna della smagliante plaga che percorre. Così questo viaggio, sebbene staccato e indipendente dal magnetico fulcro di Bolzano, è pienamente degno d'inserirsi nella collana dei viaggi a riduzione accordati dalla S. T. E. ai Soci del Touring ed anzi ne costituisce, col più lungo itinerario, l'ornamento più ricco, l'obbiettivo più ghiotto, la promessa più brillante.

Una sola cosa è infine da augurare: che il coraggioso esempio della benemerita S.T.E. trovi presto e dovunque imitatori, stimolando e facilitando in più ampia orbita quel turismo che ha tanta parte nel progresso civile e nell'economia della Nazione.

L'estate che s'approssima consiglierà molti Soci nostri ad approfittare dell'occasione; ma se così non fosse, ed essi volessero invece riserbare la loro visita per altra stagione, conservino egualmente i tagliandi annessi a questo articolo, pensando che Renon, Mendola, Cavalese e Predazzo sono ottime stazioni di sports invernali, e che la facilitazione di cui non godono ora potranno utilizzare quando la bianca coltre di neve inviterà alle rapide volate sui lunghi pattini di legno.

UNA SINGOLARE FORMA D'ARTE CASALINGA

I "PEZZOTTI" DI VALTELLINA

Chi percorra la bella strada che fiancheggia l'Adda verso Tirano, giunto nei pressi di Ponte in Valtellina, in località Casaccie, vedrà a mezzodì l'imbocco di una valle alpestre che invita al ristoro del verde e della solitudine. È la valle d'Arigna, raccolta e silenziosa, con i suoi villaggi primitivi, le sue praterie cosparse di massi erratici, le eccelse vette del Coca, del Porola e dello Scotes, che ne chiudono la testata: vero rifugio della vita patriarcale, ove il rumore del mondo giunge così affievolito che forse non riesce a soverchiare il murmure del torrente Armisa che corre nel fondo della valle per gettarsi nell'Adda.

Gli abitanti si dedicano principalmente a due attività di carattere alquanto rusticano: gli uomini, alla pastorizia; le donne alla tessitura casalinga di quelle singolari stoffe che vanno sotto il nome di « pezzotti ». Quasi ogni casa ha il suo telaio, o più telai, con i quali, specialmente durante l'inverno che impone una tregua all'opera dei campi, le donne si dedicano a questo lavoro di tessitura che vanta una tradizione secolare e s'informa a un senso tecnico ed estetico trasmesso di generazione in generazione.

Non può stupire che in una terra così orgogliosa delle proprie tradizioni com'è l'Italia, e in una plaga così solitaria e raccolta com'è la nostra piccola valle, perdurino consuetudini così patriarcali; « ma più d'ammirazion vo' che ti pigli », lettore carissimo, apprendendo che questi tessuti rozzi e variopinti, che originariamente servivano a proteggere i buoi dai rigori invernali, e d'estate, disposti sugli spiazzi erbosi, fungevano da aia ove si distendeva il frumento e i legumi da essiccare al sole, non solo continua a vivere, ma da strapaesano che era, si è fatto stracittadino, entrando a far parte degli elementi decorativi della casa moderna.

SOLO IN TALUNE LOCALITÀ SPERDUTE TRA I MONTI E FUOR DELLE STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE, È DATO TROVARE CHI ATTENDA ANCORA ALL'ARCOLAIO E AL TELAIO CASALINGO. MA LE OPERE CHE NE RISULTANO HANNO, PUR NELLA LORO RUSTICA SEMPLICITÀ, UNA BELLEZZA CHE CONQUIDE ANCHE GLI SPIRITI MODERNI, I QUALI SI AUGURANO CHE ARTI RUSTICANE COME QUELLA DEL « PEZZOTTO » NON SIANO DESTINATE A SPARIRE.

Per una singolare coincidenza la semplicità dei « pezzotti », l'ingenuità dei loro disegni, il contrasto dei loro colori frammischiati a casaccio, il carattere della loro fabbricazione dovuto a un senso istintivo ed atavico di povere tessitrici montanare, tutti questi caratteri armonizzano egregiamente con la tendenza decorativa moderna, schematica, geometrica, liscia, chiara, primitiva. Si spiega che essi abbiano richiamato l'attenzione degli artisti della decorazione novecentista, che han trovato modo di utilizzare il « pezzotto » per ricoprire sedie e divani; per adornarne pavimenti sotto forma di stuoie; per farne tappeti e tende; di confezionarne oggetti varî inspirati ai canoni della più schietta modernità. Ed ecco che i rustici « pezzotti » entrano nella casa elegante dei nostri giorni, non come le tele stampate romagnole che non perdendo mai il loro carattere folcloristico, ri-

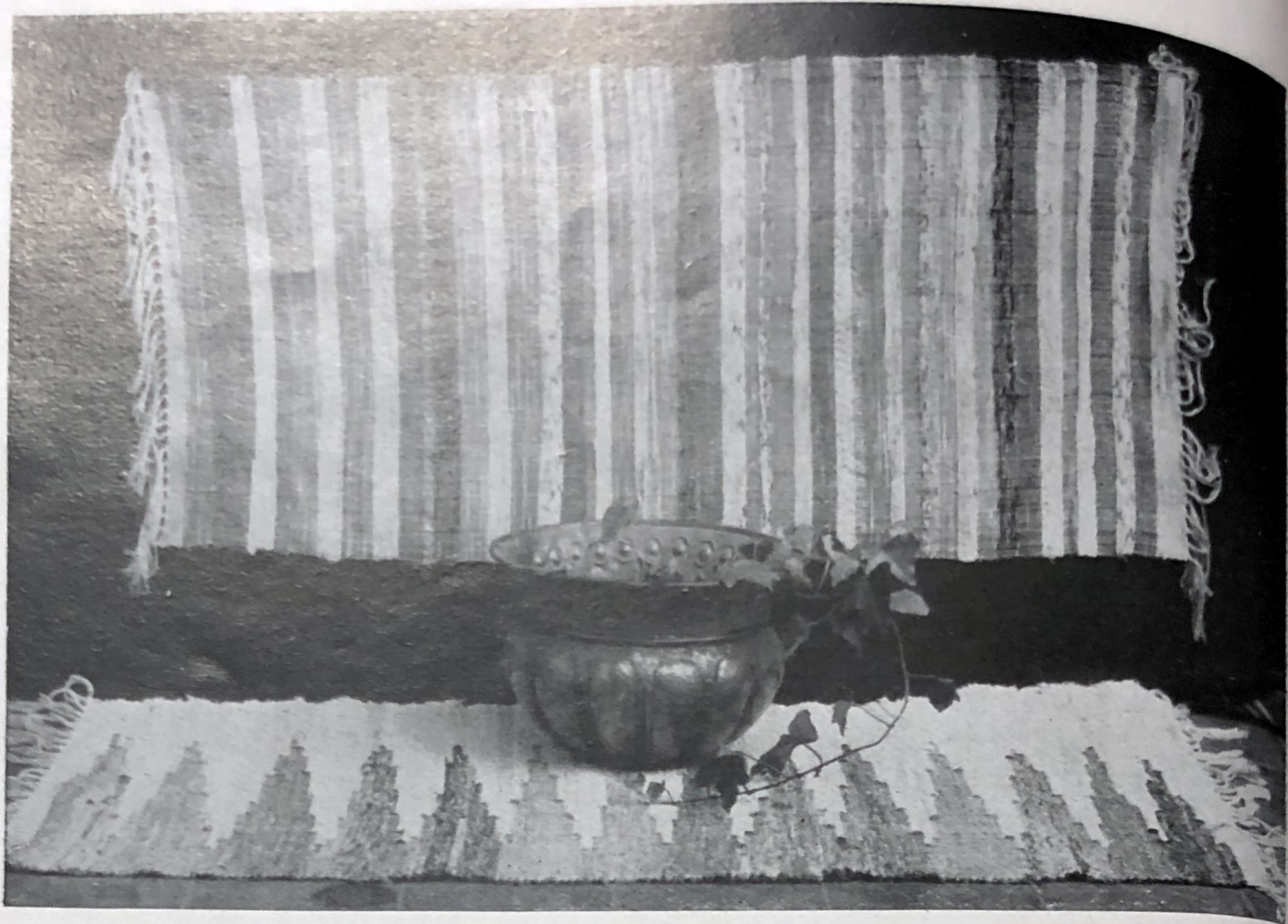
« PEZZOTTO » A FIAMME DI UNA LINEA SQUISITAMENTE MODERNA. — SUL MOBILETTO, UN « PEZZOTTO » A STRISCE.

chiedono questa intonazione anche nell'arredamento, ma in rapporto di piena armonia con la linea del mobilio moderno e dei suoi complementi decorativi.

Nato quattro o cinque secoli fa per assolvere ad esigenze materiali della vita campestre, il « pezzotto » si è imposto nel mondo elegante mercè i geniali e pazienti sforzi della signora Luciana Buzzi di Sondrio, alla quale si deve la ripresa di questa industria che pareva destinata a scomparire o comunque a restar relegata nell'ignorato mondo della sua valle.

La fabbricazione avviene ancora come cinquecento anni fa. Poche donne del solo paese di Arigna continuano a tessere queste variopinte pezze nella stagione invernale e nelle ore in cui sono libere dai lavori campestri. Per conferire alla resistenza del tessuto esse usano ancora, come una volta, lunghe strisce di cenci variopinti, ritorti a mano assieme a stoppa filata col patriarcale mezzo della rocca e del fuso. Fu appunto dalla utilizzazione di tali strisce o « pezze » che venne al tessuto il nome che tuttora conserva.

Oggi alle vecchie strisce di cenci si sono sostituite strisce di cotone e di seta, ma il sistema di lavorazione è il medesimo: su una trama di juta, di cotone o di seta si intreccia

BORSE CONFEZIONATE CON « PEZZOTTI » VALTELLINESI.

I « PEZZOTTI » DI VALTELLINA FIGURANO EGREGIAMENTE NELLA CASA MODERNA, SIA APPESI ALLE PARETI A MO' DI RUSTICI ARAZZI, SIA DISTESI SUI MOBILI O SUL PAVIMENTO.

l'ordito alternato di pezze e di fili, ed è ancora o il caso o il gusto della vecchia tessitrice, quello che regola la scelta dei colori, l'alternarsi della gamma policroma. Non manca però qualche nuova raffinatezza: qualche filo d'oro e d'argento ravviva col suo luccichío il tessuto; qualche disegno a quadrettoni scozzesi, a fiamme o a righe sfumate, vi si introduce a renderne più aggraziato l'insieme.

L'industria dei « pezzotti » ha ripreso vita mentre sembrava definitivamente condannata; non si tratterà che di un bagliore d'occaso, di un laborioso e nobile sforzo per ritardare più che evitare la fine? Poche infatti, e vecchie, sono le filatrici e le tessitrici; e quest'arte, tramandata per tanto tempo di madre in figlia, non trova i giovani elementi che dovrebbero trasmetterla alle future generazioni. Il poco guadagno, la fatica e la pazienza, la clausura nelle misere case, presso il telaio rozzo e fragoroso, non sono cose che possano piacere alle ragazze d'oggidì, anche montanare. Ormai anche dalle valli più lontane e solitarie i giovani tendono l'orecchio all'eco della civiltà, e si sentono più adescati dal fragore dei lontani opifici, che dal tonfo ritmico del telaio casalingo. Probabilmente una volta scomparse le sorridenti vecchiette ancor attaccate ai metodi del loro tempo, gli arcolai e i telai si arresteranno, in attesa di essere relegati tra i ricordi da museo come simboli di un passato patriarcale a cui non si chiederà più che la poesia del ricordo e la documentazione di un singolare sistema di vita e di lavoro.

Ma auguriamoci che questo non accada tanto presto e che l'applicazione moderna del « pezzotto » possa far vivere ancora per molto tempo quest'industria pittoresca che comprende in sè due elementi così difficilmente conciliabili tra loro: la semplicità dei mezzi, e la robustezza e bellezza del prodotto. Ci è intanto motivo di compiacimento il vedere un po' del vecchio sangue paesano trasfondersi nell'organismo della nuova arte, come garanzia di sanità e di continuità. È, qui, come altrove, la vecchia anima del Paese che, sfidando il tempo e gli effimeri orgogli, vigila sulle nuove manifestazioni del nostro genio propiziandone la sorte migliore.

G. PODIO.

(fot. Kunstverlag Hoefle, Augsburg)

ANTONIO BELLUCCI - LO SPOSALIZIO DEL DUCA GIOVANNI GUGLIELMO DEL PALATINATO CON MARIA LUISA DI TOSCANA (AUGUSTA, GEMÄLDEGALERIE).

L'ARTE ITALIANA NEL MONDO

Artisti italiani del Barocco in Germania

Il Rinascimento fece sorgere in tutti gli artisti d'Europa la nostalgia dell'Italia, e il problema più assillante dell'arte tedesca del Cinquecento fu, dopo il chiaro esempio offerto dal Dürer, quello di emulare l'arte italiana. Non deve credersi però che questo avvenisse soltanto nel secolo XVI: anche nei secoli seguenti l'arte tedesca volle compararsi di continuo con quella italiana, e basta pensare ad Adamo Elsheimer, o ad Antonio Raffaele Mengs, che vissero lungamente in Italia. Pittori e scultori tedeschi vennero in Italia per studiare da presso gli artisti contemporanei, non trascurando tuttavia le opere delle epoche anteriori e particolarmente quelle dell'antichità classica. Artisti italiani andarono in Germania, non per studiare, ma per esercitare varie attività, nel corso delle quali ebbero campo di dimostrare la propria arte.

Il riconoscimento dell'arte italiana, come la maggiore di quel tempo, non venne accettato con altrettanta sollecitudine ed unanimità nè dai raccoglitori ed amatori d'arte, nè dagli artisti. I mutamenti politici e religiosi dei varî centri germanici ebbero d'altra parte una ripercussione nel campo artistico e spirituale, sul quale influirono pure i rapporti di parentela. Così, mentre alla Corte prussiana regnava di preferenza il gusto francese, i Principi della Germania meridionale si mantenevano in intima relazione con gli artisti italiani.

Gli incarichi che vennero dati agli artisti italiani furono di vario genere. Si chiamarono rinomati ritrattisti quali pittori di Corte; Bernardo Bellotto come paesista; e principi ed ecclesiastici affidarono l'esecuzione di numerosi quadri d'altare a pittori italiani. Tuttavia il più vasto compito affidato agli artisti italiani era quello che riguardava l'arte decorativa, e quasi dovunque, ove sorgevano nuovi edifici, apparivano artisti italiani per la decorazione plastica e pittorica degli interni. Fu solo nel secolo XVIII che la Germania ebbe, sotto l'influenza delle pitture a fresco veneziane, una propria pittura rococò all'altezza dei nuovi e vasti compiti decorativi.

Diete e Consigli ecclesiastici rappresentavano allora grandi riunioni d'artisti e insieme di scienziati, di modo che la scelta della città ove queste avevano sede era spesso decisiva per lo sviluppo artistico della città stessa. Quando l'imperatore Carlo V fissò la Dieta ad Augusta, decise con ciò che quella città fosse il più importante centro d'arte italiana in Germania. Già la prima Dieta ad Augusta si era svolta nel 1530 con grande pompa; quando poi, nel 1547, alla fine della guerra Smalcaldica, l'imperatore vittorioso proclamò che la seconda Dieta avesse la stessa sede, volle presso di sè anche il più grande ritrattista del suo tempo: Tiziano. Questi aveva già effigiato a Bologna, diversi anni prima, l'imperatore, che da allora lo aveva considerato come l'unico pittore degno di tramandare ai posteri le sue auguste sembianze.

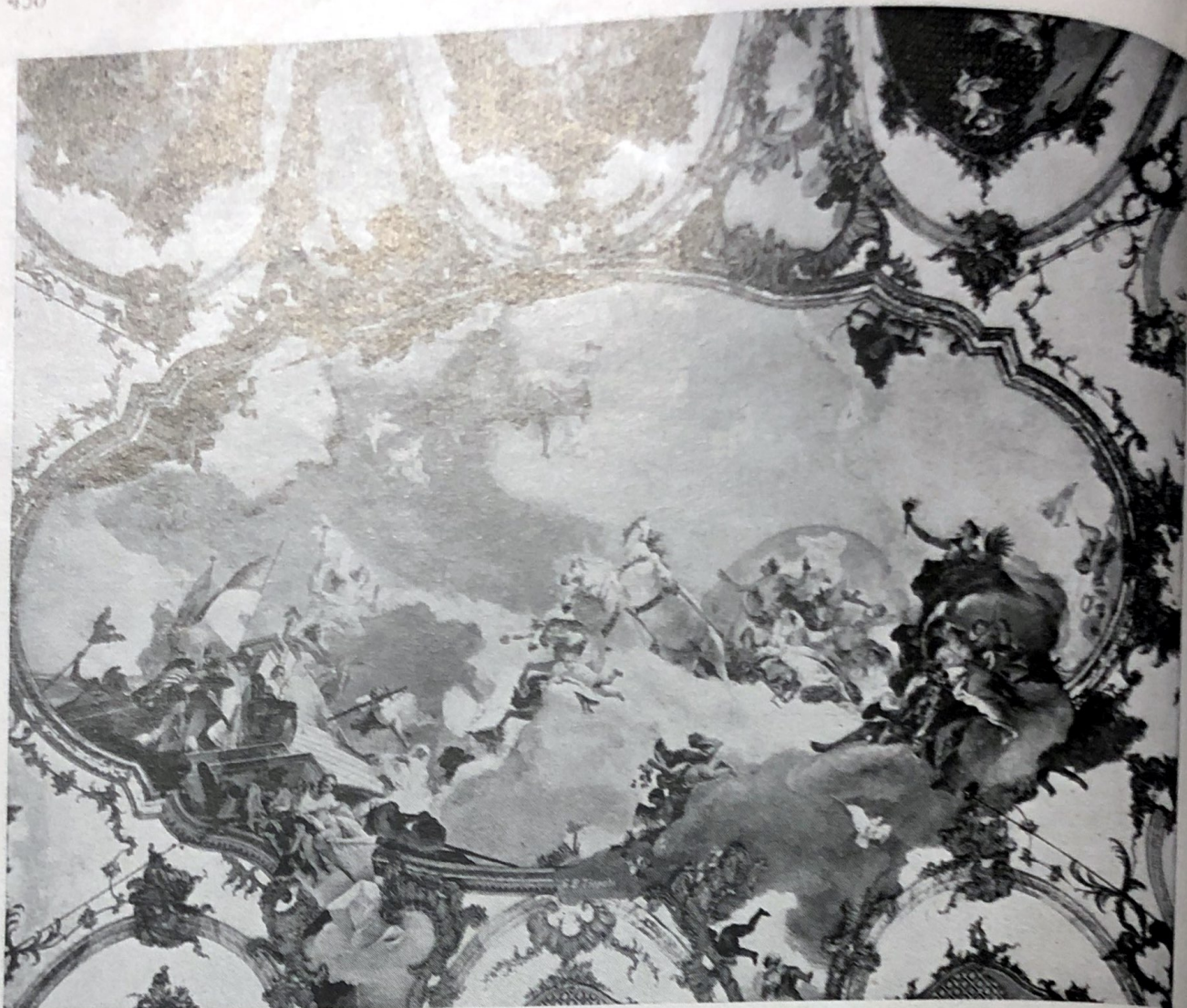
(fot. Staatliche Bildstelle, Berlin)
ANTONIO PONZANA - SOFFITTO DI UNA SALA PER BIBLIOTECA NELLA FUGGERHAUS, IN AUGSBURG.

JACOPO AMIGONI - IL MARTIRIO DI S. ORSOLA (CHIESA DI S. ORSOLA, IN AUGUSTA).

Nel gennaio 1548 Tiziano giunge in Augusta accompagnato da alcuni aiutanti; nell'ottobre ritorna nuovamente a Venezia « non povero come un pittore, ma ricco come un principe », scrive l'Aretino. Egli raffigura Carlo V come vincitore della battaglia di Mühlberg, alto a cavallo, pervaso da una ferrea volontà. Questa, che può dirsi una delle sue opere più stupende, trovasi ora al Museo del Prado a Madrid. Una seconda volta Tiziano ritrae l'imperatore ad Augusta ma questa volta in aspetto semplice, dimesso: il trionfatore vi appare in aspetto di uomo tediato dalla vita, che vuol finire i suoi giorni nella solitudine claustrale. Anche altri personaggi della Dieta di Augusta furono effigiati da Tiziano: Nicolò Perrennot Granvella, uno dei più sagaci uomini di Stato e consiglieri dell'imperatore, il Duca d'Alba, il Principe elettore Giovanni Federico di Sassonia, che venne fatto prigio-

(*fot. Bruckmann, Monaco*)
TINTORETTO - CRISTO PRESSO MARIA E MARTA (TELA NELLA PINACOT. VECCHIA DI MONACO).

niero in Augusta e la cui fisonomia ci è nota attraverso i ritratti di Luca Kranach.

Anche alla successiva Dieta di Augusta, nell'anno 1550, Tiziano fu chiamato dall'imperatore. Doveva egli ritrarre il principe Filippo, ventiquattrenne, che l'imperatore voleva presentare come proprio erede al trono. Il ritratto molto soddisfece il Principe e conquistò l'animo di Filippo II che divenne grande ammiratore dell'artista. La sfera d'attività del Vecellio in Augusta andò oltre questa funzione di ritrarre i personaggi della Dieta: l'opulenta capitale, già da lungo tempo in rapporti commerciali con l'Italia, fu terreno propizio per il celebre artista, al quale non tardarono a pervenire nuove commissioni. Si vuole che al solo Antonio Fugger, Tiziano consegnasse quadri per un valore di 300 fiorini d'oro. Probabilmente non tutti erano stati eseguiti in Augusta, ed è anzi certo che alcuni erano stati portati da Venezia, per la vendita. La famiglia Fugger era, insieme con la famiglia Welser, la più ricca e autorevole della città. Ai suoi membri viene attribuita la gloria d'esser stati, durante tutto il XVI secolo, mecenati delle arti e apportatori di cultura: dietro l'esempio dei Principi italiani del Rinascimento, essi erano magnanimi fautori dell'arte, raccoglitori di opere, costruttori di palazzi e di chiese. Fu loro cura di chiamare maestri fiamminghi e italiani per rialzare il livello artistico della loro città e per dare incitamento agli artisti locali. Durante i lunghi viaggi attraverso l'Italia, i Fugger avevano ammirato gli stucchi, i grotteschi dipinti nei palazzi, e avevano concepito il desiderio di vivere in ambienti simili. Quando, nella seconda metà del XVI secolo, fecero ampliare il Municipio, chiamarono per decorare gli interni il pittore fiammingo Federigo Sustris, che s'era trasferito già in gioventù da Amsterdam a Firenze, dove aveva ottenuto le sanzioni dell'Accademia Vasariana del dise-

(Photo Verlag Gundermann, Würzburg)

GIOV. BATTISTA TIEPOLO - SOFFITTO NELLA SALA IMPERIALE DELLA RESIDENZA DI WÜRZBURG (ALLEGORIA DEL MATRIMONIO DELL'IMPERATORE FEDERICO BARBAROSSA).

gno; chiamarono inoltre il pittore italiano Antonio Ponzana. L'ambiente centrale decorato da questi artisti, la grande sala delle feste, non è più conservato; tuttavia i due piccoli ambienti della biblioteca, ancora esistenti, testimoniano della felice applicazione dello stile decorativo italiano. In modo consimile venne decorato dagli stessi artisti pochi anni più tardi l'*Antiquarium* della Residenza di Monaco. Anche il castello di Landshut, iniziato nel 1536, fu meravigliosamente decorato da artisti italiani, nello stile introdotto da Giulio Romano.

La decorazione delle facciate delle case in Augusta deve una delle più importanti creazioni ad un artista italiano, il veneziano Giulio Licinio (scolaro e nipote del rinomato Antonio Licinio, detto il Pordenone) che dal 1564 divenne pittore alla corte di Massimiliano II. Nel 1560 egli si era stabilito in Augusta ed aveva ottenuto da Gerolamo Rehlinger l'incarico di decorare le facciate di due case, cosa che fece con fantasiosa profusione di ornamenti plastico-pittorici, di ghirlande, di cartigli, di figure allegoriche e mitologiche. Se pochi resti di questa decorazione sono pervenuti sino a noi, essi in Germania costituiscono però i documenti più importanti della pittura di facciata nel Rinascimento, tanto più che questo genere era già tramontato presso gli artisti locali. Augusta rimase poi anche nel Seicento in stretta relazione con l'arte italiana, sebbene dalla fine del secolo precedente non vi si abbiano a registrare altre chiamate di artisti italiani.

Molte commissioni, invece, vengono affidate ad artisti italiani: per la chiesa dei Domenicani il Tintoretto dipinse il meraviglioso quadro di *Cristo presso Maria e Marta*, che si trova attualmente nella Pinacoteca di Monaco. Per l'altare del Rosario, nella stessa chiesa, il Lanfranco, per incarico di Guglielmo e Carlo Fugger, creò a Roma, nel 1631, l'*Ascensione di Maria*, che è considerato uno dei suoi

(Photo Verlag Gundermann, Würzburg)

GIOV. BATTISTA TIEPOLO - PARTICOLARE DELL'AFFRESCO NELLO SCALONE DELLA RESIDENZA DI WÜRZBURG (ALLEGORIA DELL'EUROPA FRA LE ARTI E LE SCIENZE; IN ALTO, L'OLIMPO).

dipinti più monumentali. Si dice che Papa Pio VI abbia fatto oggetto di grande ammirazione questo quadro, in occasione del suo soggiorno in Augusta nel 1782. La chiesa di S. Orsola conserva il *Martirio di S. Orsola* che il veneziano Jacopo Amigoni dipinse per l'altare principale di questa chiesa nella prima metà del Settecento (1).

Nel secolo XVIII la città di Augusta commise ancora una volta un importante incarico ad un pittore italiano: la decorazione dei soffitti nello scalone e nella sala del palazzo Schäzler, allora di proprietà del banchiere Liebert. Quivi il romano Gregorio Guglielmi rappresentò nel 1765 un'*allegoria del Commercio che congiunge le parti del mondo*, sfoggiando la sua virtuosità con grandi gruppi di figure in uno scenario di nubi. Il Guglielmi, conosciuto principalmente per i suoi affreschi eseguiti nel castello di Schönbrunn e in altri palazzi di Vienna, è uno dei pochi pittori barocchi italiani che abbiano lavorato a Berlino, città orientata verso il gusto francese. Quivi egli eseguì, nel 1741, secondo le indicazioni di Federico II, il soffitto del salone principale, che il re fece costruire per suo fratello il principe Enrico. Questo salone è attualmente aula dell'Università, ma gli affreschi vi sono stati purtroppo male restaurati. Il nostro artista ebbe anche relazioni con Dresda, eseguendo il bozzetto del frontespizio per il famoso volume in cui furono raccolte le incisioni di quella Galleria.

Nella Germania meridionale ebbe grande successo, nel Settecento, il sopraccennato Jacopo Amigoni. Non soltanto gli vennero numerose commissioni, ma egli stesso esercitò un influsso decisivo su una moltitudine di artisti tedeschi. Di multiforme capacità (di lui venivano ammirati i ritratti non meno che i dipinti religiosi e le scene galanti e mitologiche di gusto francese), egli sapeva essere un vivace animatore e maestro. A lui, che esercitò pure l'acquaforte, dobbiamo se Giuseppe Wagner apprese l'incisione e si stabilì a

GIOV. BATTISTA TIEPOLO - PARTICOLARE DELL'AFFRES[CO]

(1) Di altri dipinti italiani nelle chiese d'Augusta (per esempio, del Ricci e del Vermiglio) tratta un esauriente articolo di H. Woss nella rivista *Das Schwabische Museum*, 1926.

Venezia contribuendo, con le sue numerose incisioni di quadri veneziani, alla miglior conoscenza della pittura veneziana del Settecento. L'Amigoni, nato a Venezia nel 1675, fu chiamato ancora nel primo decennio del secolo seguente a Monaco alla corte del duca di Baviera. La sua rinomanza incomincia col primo incarico che gli viene affidato in Germania: la decorazione del castello di Schleissheim presso Monaco. Egli vi decora a fresco alcuni grandi e piccoli ambienti, rappresentandovi soggetti mitologici, con riferimento al Principesco costruttore del castello.

Se la fama di cui questo artista godè mentre visse appare al giudizio moderno superiore al suo effettivo valore, l' affresco raffigurante *Didone che riceve Enea* appartiene alle opere migliori di codesto genere di pitture murarie, e in esso l'Amigoni si dimostrò anche eccellente pittore storico: degna di nota è poi la tela che egli dipinse sopra il caminetto della sala della Vittoria raffigurandovi le trattative svoltesi tra Massimiliano Emanuele e l'ambasciatore turco Maurokordato, presso Belgrado, nel 1688. Altre commissioni per decorazioni gli furono date per il parco di Nymphenburg e per il chiostro di Ottobeuren. Eseguì inoltre tre pale d'altare per la Frauenkirche di Monaco e una *Crocefissione* (1728) per la chiesa di Ottobeuren. Nel 1729 il nostro artista si recò a Londra, dove fu ammirato specialmente quale ritrattista; nel 1747 fu chiamato alla corte di Spagna, e a Madrid morì nel 1752.

(*Photo Verlag Gundermann, Würzburg*)

CALONE DELLA RESIDENZA DI WÜRZBURG (ALLEGORIA DELL'ASIA).

Come stuccatori e pittori puramente decorativi, gli Italiani si trovano quasi ovunque in Germania, dove si costruiscano nuovi edifici e nuove chiese. Intere famiglie di codesti artisti migrano nella Germania e vi trovano lavoro per diverse generazioni, senza che i nomi di essi ci siano sempre noti. Così l' architetto Donato Frisoni raccoglie attorno a sè un'intera colonia di aiutanti italiani per la costruzione del castello di Ludwigsburg: quale capomastro chiama suo nipote Paolo Retti, e per le decorazioni interne, Carlo e Diego Carlone, il Colombo ed altri. Carlo Carlone, il più importante dei pittori di codesta famiglia,

(Photo Verlag Gundermann, Würzburg)

GIOV. BATTISTA TIEPOLO - L'INSEDIAMENTO DEI VESCOVI DI WÜRZBURG QUALI PRINCIPI DI FRANCONIA. (AFFRESCO NELLA SALA IMPERIALE DELLA RESIDENZA DI WÜRZBURG).

che spesso si incontrano in Germania (Ansbach, Bonn, Heinsheim, ecc.), in Austria e nella Svizzera, decora nel 1717 diversi ambienti del castello, la cui costruzione era stata iniziata nel 1704. Dopo la morte del duca Eberardo Ludovico, l'ulteriore esecuzione dell'edificio venne assunta principalmente da artisti francesi.

Giovanni Guglielmo del Palatinato chiamò a Düsseldorf Antonio Bellucci, il quale era pittore di corte dell'imperatore Giuseppe. Insieme con Domenico Zanetti ed Antonio Pellegrini il Bellucci eseguì la decorazione interna del castello di Bensberg, che era il castello di caccia del duca. Numerosi schizzi a colori, conservati nella raccolta dell'Accademia di Düsseldorf, attestano la bellezza di codeste decorazioni. Il Pellegrini dipinse anche un affresco nel soffitto del castello di Mannheim, due nella biblioteca di Dresda, ed altri ancora. Dell'attività del Bellucci ai servigi del principe Giovanni Guglielmo del Palatinato, testimonia anche un grande quadro storico raffigurante *lo sposalizio del Duca con Maria Luisa di Toscana,* avvenuto il 17 maggio 1671. Quadri siffatti sono sempre documenti importanti dal lato storico-culturale; ma dal punto di vista puramente artistico questo quadro insegna che lo schema compositivo derivato dal Veronese era tuttavia efficiente, per simili temi, anche a distanza di secoli.

Anche là dove i maggiori architetti tedeschi creavano le opere più perfette, questi si ripromettevano un miglioramento negli effetti degl'interni ricorrendo alla mano d'opera dei maestri italiani. Così Giuseppe Appiani ebbe l'incarico di eseguire gli affreschi nel soffitto della chiesa dei 14 Santi presso Lichtenfels (Baviera Settentrionale), costruzione grandiosa di Baldassare Neumann, ed ottenne pure l'incarico di dipingere la pala dell'altare maggiore. La snella nervatura dell'interno e le pareti continuamente interrotte richiedevano una pittura graziosa e leggera, che non impe-

disse il ritmo aleggiato di questo ambiente stupendo. Questo effetto poteva ottenere in miglior modo la tecnica veneziana, che rinunziava alla plasticità a favore della luminosità e della leggerezza. Giuseppe Appiani lavorò anche in altre parti della Germania, e tra gli affreschi di sua creazione vanno ricordati quelli della cupola di S. Michele a Würzburg e quelli di S. Pietro a Magonza, nella qual città morì, pittore di Corte, nel 1786.

GIUSEPPE E CARLO GALLI BIBIENA - IL PALCO DI CORTE DEL TEATRO DI BAYREUTH.

Un'attività simile a quella dell'Appiani ebbero Andrea Pozzo, di cui in questa stessa rivista vennero illustrati da H. Tietze gli importanti lavori eseguiti a Vienna (1); Giovanni Battista Groni, che venne chiamato quale pittore di corte a Dresda, dove decorò, nel 1719, il soffitto dell'Opera e nel 1734 la vòlta della Francuskirche; Antonio Bernardi ed altri.

Tutti questi artisti appaiono tuttavia minori di fronte al più grande maestro della pittura barocca veneziana: Giovan Battista Tiepolo. Gli affreschi del Tiepolo, eseguiti dal 1751 al 1752 nel palazzo arcivescovile di Würzburg, non sono solamente la maggiore opera della pittura italiana in Germania, ma possono annoverarsi tra le più meravigliose creazioni della pittura barocca italiana in genere. Quando il Tiepolo venne a Würzburg, era all'apogeo della sua arte. Dopo aver decorato, con affreschi e quadri ad olio, varie chiese a Venezia, Milano e Bergamo, gli fu data la possibilità di affermarsi anche fuori del suo paese — prima a Würzburg, e poi a Madrid — quale il più grande pittore del barocco. Venuto a Würzburg nel 1751 accompagnato dai figli Domenico e Lorenzo, ebbe l'incarico di dipingere nell'incompiuto palazzo arcivescovile costruito dal Neumann, il soffitto della sala da pranzo, la così detta « sala dell'Imperatore ».

I soggetti gli erano già stati fissati, e si riferivano a momenti della storia dell'Arcivescovado di Franconia: il *matrimonio dell'imperatore Barbarossa con Beatrice di Borgo-*

(1) Vedi il fascicolo di dicembre del 1928.

(*fot. Deutscher Kunstverlag, Berlin*)
GAETANO CHIAVERI - LA «HOFKIRCHE» CATTOLICA DI DRESDA.

gna, celebrato nel 1156 dal Vescovo Gebhard in Würzburg, e *l'insediamento dei Vescovi di Würzburg quali Principi del potere temporale del Ducato di Franconia,* che avvenne alla Dieta di Würzburg nel 1168, per volontà del Barbarossa. Nella specchiatura del soffitto il Tiepolo dipinse un'*allegoria sulle nozze imperiali*: Apollo accompagna, sul suo carro, la sposa all'imperatore, che l'attende assiso sul trono; Venere, Cerere, Bacco sono al seguito del Dio solare. Divise da ornamenti, si attaccano all'ovale centrale, da ambo le parti, scene storiche. Da un lato il matrimonio dell'imperatore con Beatrice, dall'altro lato l'insediamento del vescovo Aroldo ad Hochheim come Duca di Franconia. In questi affreschi G. B. Tiepolo fa rifulgere tutte le luci del suo multiforme ingegno. Il quadro centrale è dipinto leggermente: quasi diafane volano le figure, dominano i colori chiari e allegri; di grande bellezza sono i cavalli galoppanti, i cui movimenti meravigliosi si po[s]sono ammirare nello schizzo conservato [nel] Museo di Stoccarda. Le due scene storiche, che, per il loro soggetto, avrebbero dov[uto] avere forse un carattere più realistico, so[no] composte con grande abilità. L'artista [le] colloca su di una ribalta, ai cui lati dei p[ut]tini sostengono le tende. Come base egli ad[o]pera la prospiciente cornice e appoggia a que[sta] una scala che conduce al trono dell'im[pe]ratore. Tutta la sua maestria di pittore [di] architetture prospettiche vien quivi messa [in] valore. Egli popola le scalinate con una fol[la] di figure, che animano le scene festose.

Il Principe-vescovo è tanto soddisfatto de[l] lavoro, che commette al Tiepolo anche la de[co]razione a fresco della vòlta dello scalone, fissandogli, per tèma, *la glorificazione della p[o]tenza della Chiesa che abbraccia tutto il mon[do].* Il pittore si accinge subito all'opera, pro[ba]bilmente con l'aiuto del figlio Gian Dome[nico], e termina anche questo gigantesco di[pinto] in circa un anno di lavoro. Nel mezzo della vòlta rappresenta *l'Olimpo*: Apollo, in

(*fot. Renger-Patzsch*)
ANT. CORRADINI - VASO NEL PARCO GRANDE DI DRESDA.

una aureola di raggi, è circondato dalle Muse, Mercurio s'invola verso un gruppo allegorico di putti, di angeli e di Fame, che recano il ritratto del Principe-vescovo che fece eseguire l'opera d'arte. Lungo il cornicione egli rappresenta *le quattro parti del mondo* e le dispone a mo' di fregio, servendosi del cornicione stesso. Sul lato frontale, a cui adduce la grande scalinata, il pittore raffigura *l'Europa fra le Arti e le Scienze che accolgono festosamente il ritratto del principe vescovo*. Sul gradino in primo piano è seduto l'architetto dell'edificio, Baldassare Neumann, nell'uniforme di colonnello d'artiglieria, appoggiato ad un cannone. Nell'angolo di sinistra, sopra il cartoccio di stucco tenuto dalle due statue di nudi, appaiono Giovanni Battista e il figlio Domenico Tiepolo. Alla rappresentazione dell' Europa segue a sinistra l'*allegoria dell'Africa*, rappresentata quale regina dei Mori, sopra un cammello, seguita da numerosi principi negri. In primo piano, sul cornicione, giace il canuto dio fluviale Wild. Di fronte, è rappresentata l'*Asia* come un'indiana bianco-vestita.

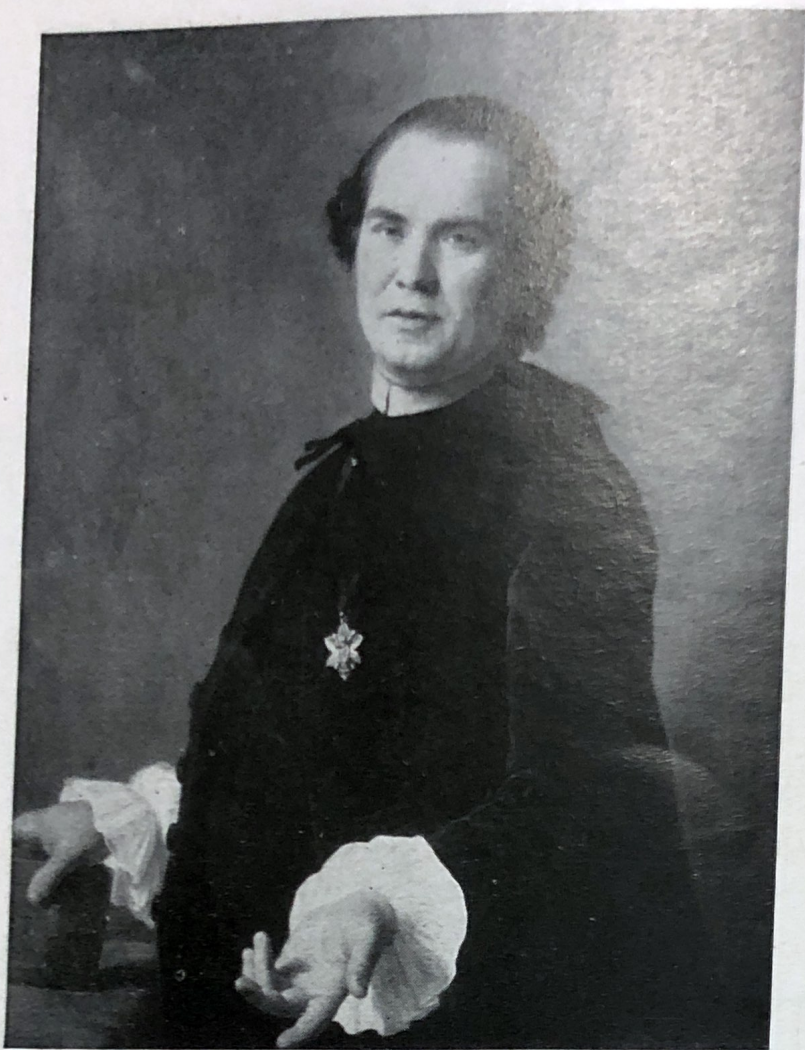
(fot. Gundermann)

VALENTINO PEZZANI - LA FACCIATA OVEST DELLA NEUMÜNSTERKIRCHE DI WÜRZBURG.

sul dorso di un elefante, seguita da popolazioni asiatiche. In primo piano si veggono delle pietre con caratteri orientali, una piramide mozzata e il serpente di ferro, che indicano il trionfo del Cristianesimo sul paganesimo: in lontananza si ergono le croci del Golgota. L'*America* è rappresentata da un'indiana ornata di piume, intorno alla quale si schierano i popoli americani. Questi meravigliosi dipinti di soffitto sono certamente i più coloriti affreschi eseguiti dal Tiepolo, il quale ebbe qui campo di sfogare la sua passione di ritrarre variopinti costumi ed esotiche figure.

Oltre agli affreschi, egli eseguì nella residenza arcivescovile di Würzburg numerosi quadri a olio. Son datati col 1752 i due quadri d'altare della chiesa di Corte, che rappresentano la *Cacciata degli angeli* e l'*Ascensione di Maria*. Sono due opere particolarmente belle, sulla cui autenticità non v'è dubbio. Anche per la raccolta di dipinti del Prin-

(fot. Renger-Patzsch)

ANTONIO CORRADINI - GRUPPO MARMOREO NEL PARCO GRANDE DI DRESDA.

PIETRO ROTARI - RITRATTO DEL NUNZIO PONTIFICIO J. ACCORAMBONI, ALLA CORTE DI DRESDA (KAISER FRIEDRICHS MUSEUM, BERLINO).

cipe-vescovo, il Tiepolo fece una quantità di opere di soggetto religioso e mitologico; tra questi, due scene della « Gerusalemme Liberata » del Tasso, di cui un bozzetto e cioè *Rinaldo nel giardino incantato d'Armida,* è posseduto dal Museo berlinese « Imperatore Federico ».

Da Würzburg il Tiepolo fece ritorno, con ogni probabilità, a Venezia, dove lo aspettavano nuove commissioni. Appena nel 1762 abbandonò nuovamente l'Italia, chiamato dal re di Spagna a Madrid, ove morì nel 1770.

***

Un notevole centro di produzione d'arte italiana in Germania era la Corte sassone residente a Dresda. Il grande periodo artistico a Dresda si inizia con la reggenza di Giovanni Giorgio II (1656-1680) e si afferma sotto Augusto il Forte ed i suoi successori, Augusto II e III, nonchè per opera del consigliere artistico ministro Brühl. Questo periodo abbraccia circa un secolo, dal 1650 al 1750, e in esso la città riceve la sua impronta artistica. Se Augusto il Forte e Augusto II nutrivano uguale predilezione così per lo stile francese come per quello italiano, Augusto III (1733-1763) propendeva decisamente per l'arte italiana. Come raccoglitore d'arte e costruttore egli arricchì la sua città di scelte e importanti opere d'arte italiana. Durante la sua reggenza avvenne l'acquisto della raccolta del Duca Francesco IV di Modena, con la quale la Pinacoteca di Dresda si arricchì di circa cento importanti quadri del Rinascimento e del Barocco. I regnanti della Sassonia avevano in molte parti d'Italia i loro agenti per l'acquisto di quadri; tra i compratori italiani sono da annoverare, come più competenti, il pittore Ventura Rossi ed il conte Francesco Algarotti. Riuscì infine ad Augusto III di coronare la sua fervida attività di raccoglitore comperando nel 1754 la *Madonna Sistina* di Raffaello.

Anche per il maggiore edificio, che è la Hofkirche cattolica, diede l'incarico ad un italiano, l'architetto romano Gaetano Chiaveri, che aveva conosciuto a Varsavia. Il Chiaveri, già ai servigi di Pietro il Grande, aveva costruito in Russia parecchi importanti edifici. Per la decorazione plastica della facciata della Hofkirche fu chiamato Lorenzo Natielli, nato nel 1688 a Vicenza, che dal 1712 lavorava a Vienna; e con lui venne a collaborare il bolognese Stefano Torelli. Gli artisti e costruttori alloggiarono allo Zwinger, nelle vicinanze della costruzione, ove sorse il così detto « paesello italiano » che appena nell'Ottocento fu costretto a cedere a costruzioni nuove. Il Chiaveri abitò più tardi nel palazzo del principe Max, (per il quale era stato costruito nel 1742), che oggi più non esiste. La costruzione della Hofkirche, iniziata nel 1739, durò sino al 1756; ma nel 1748 il Chiaveri abbandonò Dresda, e l'architetto tedesco Knöffel continuò la costruzione. Il campanile fu terminato dal 1753 al 1756 secondo le indicazioni dello stesso Chiaveri.

Accanto alla chiesa di Nostra Signora, edificata dal Baehr, allo Zwinger del Poeppel-

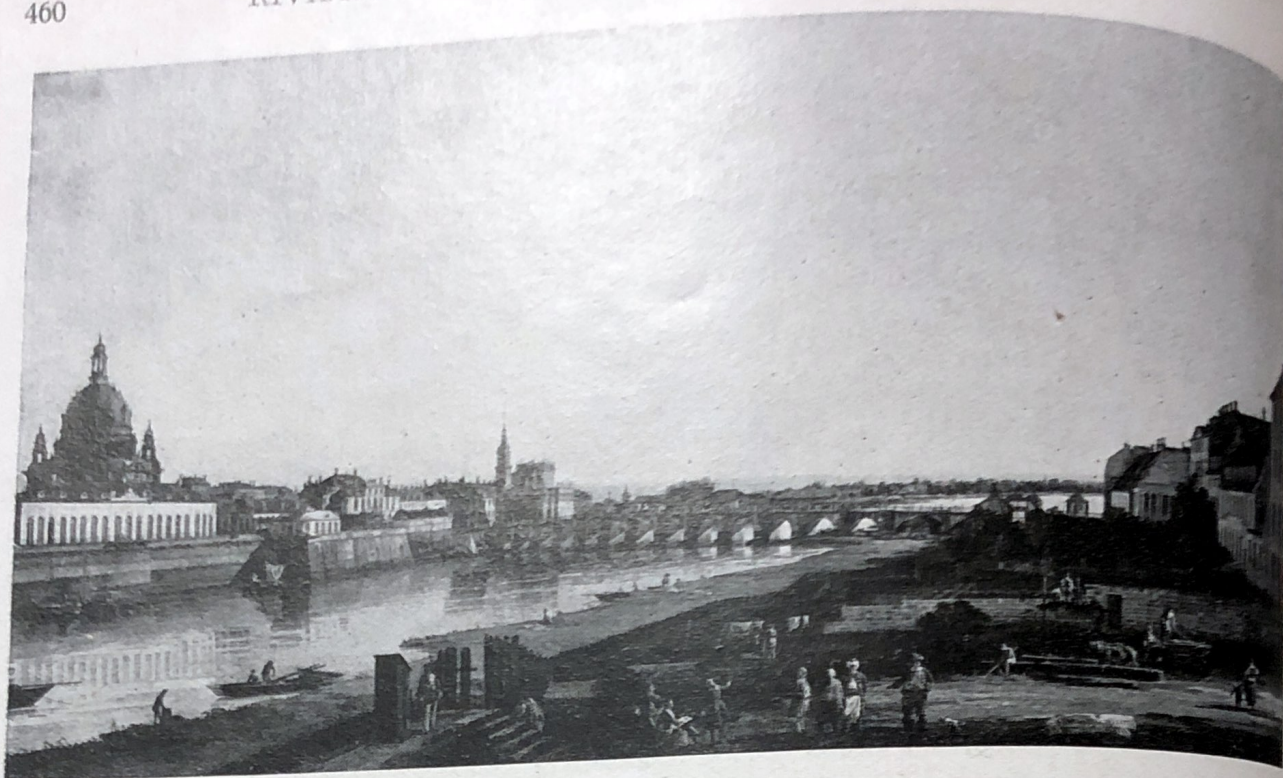
mann e al castello, la Hofkirche costituisce tuttora il segnacolo di Dresda. Con la sua torre a quattro piani, che dalla metà della facciata si eleva su pianta ellittica, e con la sua nave mediana fortemente rialzata, essa rappresenta una delle chiese italiane più originali, e congiunge la grandiosità barocca con la spiritualità gotica. Le balaustre delle navate e della torre sono animate da statue di Santi, eseguite da Lorenzo Mattielli. Questi, trasferitosi da Vienna a Dresda nel 1737, era stato ben presto assunto al servizio di Corte e nominato ispettore aulico delle opere d'arte antiche e moderne. Morì a Dresda nel 1748. Nel suo decennale soggiorno a Dresda egli condusse a termine, oltre le anzidette opere alla chiesa di Corte, una quantità di commissioni. Certo, tra le migliori sue opere vanno menzionate le figure eseguite per la fontana del Nettuno, progettata dal francese Longuelnues nel parco del palazzo Marcolini, attualmente ospedale della Friedrichstadt. Dell'ammirazione che egli riscosse anche presso gli artisti locali è prova il vivo influsso che esercitò sull'opera di uno dei maggiori scultori contemporanei di Dresda, Goffredo Knöffler.

(fot. Brogi, Firenze)
PIETRO ROTARI — RITRATTO DELLA PRINCIPESSA ELISABETTA DI SASSONIA (GEMÄLDEGALERIE DI DRESDA).

Statue d'artisti italiani ornano pure il gran parco di Dresda, che fu incominciato nell'ultimo trentennio del Seicento, e terminato da Augusto il Forte. Parte delle statue quivi collocate originariamente furono distrutte durante la guerra dei sette anni. Quelle che ancora rimangono, testimoniano della stupenda concordanza dei gruppi marmorei con la disposizione del parco. Le opere del Bernini, che fra le altre vi si sarebbero trovate, non si possono più rintracciare. Sono opere di Antonio Corradini (morto nel 1742): due grandi gruppi di *Centauri*, nell'ingresso della strada principale che conduce al palazzo, nonchè un gruppo allegorico raffigurante *il Tempo che scopre la Verità*, ed alcuni ornatissimi vasi, uno dei quali, con la figura di Psiche alata, è certamente una tra le opere più grandiose dell'artista. A riscontro del gruppo del Corradini, Pietra Balestra, scolaro del Bernini, rappresentò *la Vecchiaia che ruba la Bellezza*.

Accanto agli architetti e scultori si trovano alla Corte di Sassonia anche numerosi pittori italiani. Vanno menzionati, tra essi, i pittori di soffitti Giovan Battista Groni e Antonio Pellegrini, il ritrattista Pietro Rotari e, sopra tutti, il vedutista Bernardo Bellotto, detto il Canaletto. Al Bellotto la città di Dresda è debitrice di numerose vedute del luogo, le quali al valore artistico congiungono un grandissimo interesse storico, perchè riproducono con fedeltà minuziosa aspetti scomparsi o trasformati della città.

La Galleria di Dresda possiede quattordici vedute della città e undici della vicina cittadina di Pirna, dipinte dall'artista tra il 1747 e il 1754, le quali furono in gran parte anche incise dal maestro stesso. Il Bellotto, giunto a Dresda nel 1747, vi rimase fino al 1766, soggiornando però a Vienna nel periodo di guerra 1750-'60. Nel 1767 andò a Varsavia e a Pietroburgo lasciando definitivamente i servigi sassoni; nel 1770 divenne pittore di corte del re Stanislao II a Varsavia, dove morì nel 1780.

La società della corte sassone del Settecen-

BERNARDO BELLOTTO VEDUTA DI DRESDA.

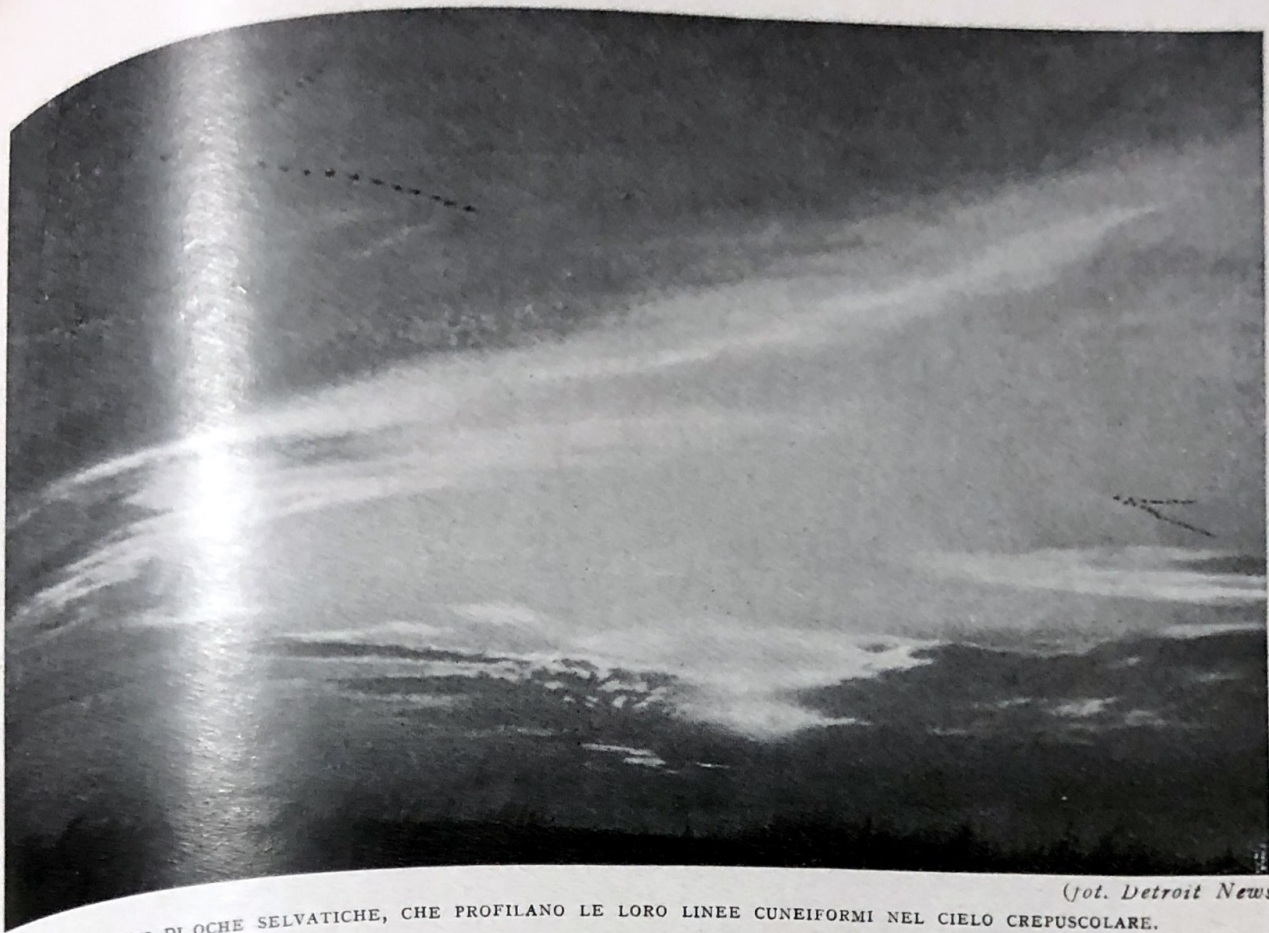
to ci è tramandata da tutta una serie di pastelli della celebrata pittrice Rosalba Carriera. I due re, i principi e le principesse, le dame di corte, gli artisti e le artiste furono mirabilmente effigiati da Rosalba. Nulla però si sa circa la presenza della pittrice alla corte di Dresda. Evidentemente tutti questi ritratti furono dipinti nello studio dell'artista a Venezia, che rappresentava, per l'aristocratica società del tempo, un ben noto centro d'attrazione. Risulta infatti da documenti che Augusto il Forte ed il Principe elettore Federico Cristiano visitarono la pittrice diverse volte a Venezia, ove si fecero da lei ritrarre ed acquistarono un gran numero di suoi pastelli.

Dimorò invece diversi anni alla corte di Dresda il conte Pietro Rotari, il quale lavorò temporaneamente anche a Vienna, e nel 1757 fu nominato pittore di Corte presso l'imperatrice Caterina di Russia. Due dei suoi quadri più belli del tempo di Dresda sono il ritratto della principessa Elisabetta di Sassonia, figlia di re Augusto III e quello del Nunzio apostolico Accoramboni (ora al Museo Federico di Berlino) dipinto sulla base di un'incisione fatta da Giuseppe Camerata nel 1713. I quadri del Rotari non hanno la dolcezza dei pastelli della Rosalba, ma sono più personali nella interpretazione del carattere.

L'interesse dei Principi si rivolse pure al teatro, ed anche in questo campo la fioritura artistica è connessa ai nomi di architetti e decoratori italiani. Quali decoratori per l'Opera di Dresda lavorarono Andrea Zucchi, Giambattista Groni e, più di tutti, Giuseppe Galli-Bibiena, i membri della cui famiglia, ricercatissimi, si distinsero quasi in tutti i teatri di Corte tedeschi, e spesso venivano chiamati per gli arredamenti di festività in occasione di matrimoni principeschi e di cerimonie consimili. Nel 1740 fu edita presso lo Pfeffel di Augusta la grande opera incisa delle *Architetture e prospettive, dedicate alla Maestà di Carlo VI*, la quale contiene svariatissimi progetti di decorazione teatrale e persino tipi di catafalchi. Una delle creazioni più mirabili dei Bibiena, è l'adattamento interno del teatro di Bayreuth, compiuto nel 1748 da Giuseppe e Carlo. Particolarmente il palco reale è creazione stupenda della pomposa e fantastica arte del rococò.

I ristretti limiti della nostra trattazione non ci consentono una disamina maggiore e più particolareggiata dell'attività degli architetti italiani in Germania. Ma possiamo ben dire qui, a conclusione del nostro breve scritto, che essa fu tale e tanta sin dal Cinquecento, che già alla fine dello stesso secolo quasi tutti i termini architettonici venivano espressi in lingua italiana.

Dr. IRENE KUNZE

del « Museo Federico » di Berlino.

(fot. Detroit News)

STORMI DI OCHE SELVATICHE, CHE PROFILANO LE LORO LINEE CUNEIFORMI NEL CIELO CREPUSCOLARE.

LE MIGRAZIONI DEI PENNUTI

UCCELLI INANELLATI

Già al tempo dei Romani il volo degli uccelli, quali annunziatori del volere divino, era considerato come un avvenimento importante nel destino della Repubblica, e sacerdoti e indovini ne traevano argomento per predire il futuro.

Il primo accenno a uccelli catturati e poi rilasciati — veloci ambasciatori di liete novelle — lo troviamo nel decimo libro della Storia naturale di Plinio dove questi racconta che un romano amatore di ludi aveva portato delle rondini da Volterra a Roma per servirsene come messaggere durante le corse dei carri. Gli uccelli venivano segnati con i colori del vincitore e poi lasciati liberi a portare la notizia in patria. Essi sono da considerarsi in certo qual modo i precursori dei nostri piccioni viaggiatori.

Nel secolo scorso alcuni studiosi, desiderosi di scrutare nel mistero delle migrazioni degli uccelli, tagliavano in un modo particolare gli orli delle penne di alcuni di questi e poi li lasciavano in libertà, con la speranza di poterli più tardi riprendere. Queste prime esperienze diedero però, come ben si può comprendere, risultati assai scarsi. Lo stesso dicasi del sistema usato in Germania nel secolo XVIII di avvolgere dei fili colorati attorno alle zampe degli uccelli. Così si provò ad avvolgere del filo rosso attorno alle zampe delle rondini per poter conoscere, se realmente passassero, come si supponeva, l'inverno nelle paludi; in tal caso il filo si sarebbe sbiancato; ma poichè le rondini tornarono col filo del colore primiero anche questa leggenda fu sfatata.

I primi esperimenti scientifici di inanellamento sono dovuti al danese Mortensen alla fine del secolo scorso, e furono praticati specialmente sui trampolieri e sui palmipedi. Sorsero poco dopo le stazioni di Rossitten in Prussia e altre negli Stati Uniti. Oggi vi sono più di trenta Centrali sparse per tutto il mondo, così che il numero degli uccelli inanellati nel

(*fot. Sloane*)
OCHE SELVATICHE CHE VENGONO MESSE IN LIBERTÀ DOPO CHE SONO STATE INANELLATE.

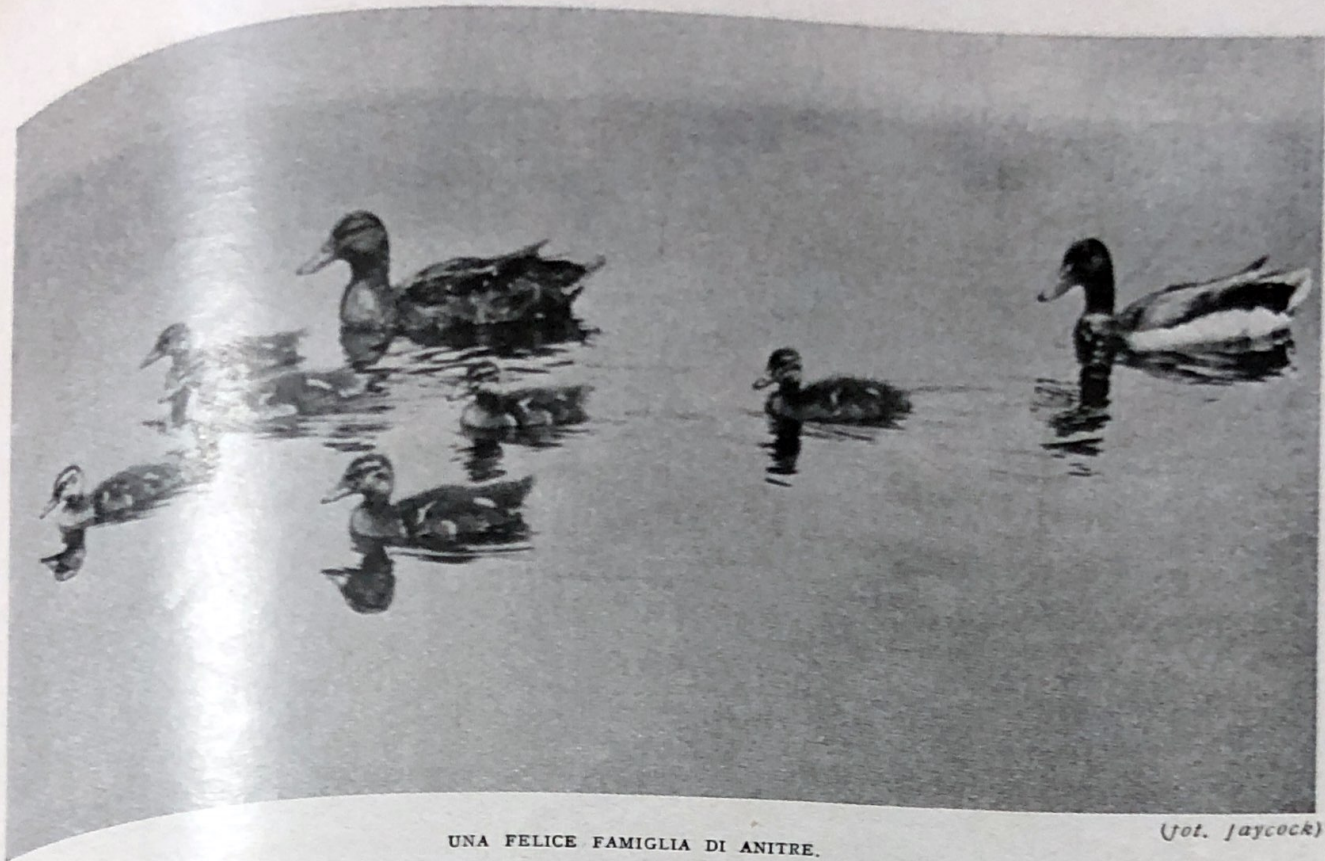
1927 sorpassò il milione con circa trenta mila catture. Attualmente negli Stati Uniti d'America vi sono 1200 stazioni di inanellamento dirette e controllate dal « Biological Survey ». Ogni operatore spedisce alla Centrale i dati che riguardano gli individui inanellati e quelli catturati, che raggiungono la cifra di qualche migliaio. Se la cattura è stata fatta all' estero, le informazioni possono esser date al Console americano il quale s'incarica di trasmetterle alla Centrale.

Gli anelli di alluminio vengono attaccati alle zampe, preferibilmente dei nidiacei, e la loro grandezza varia a seconda della mole dell'uccello. Portano impressi la indicazione della stazione ornitologica e il numero, così detto di matricola, che permette alla stazione di individuare l'uccello. Non di rado l'alluminio col volgere degli anni si logora e la superficie, levigandosi, rende illeggibile il numero e qualche volta anche la stazione di inanellamento. Si è cercato di sostituire gli anelli di alluminio con altri di rame, ma non si possono applicare che agli uccelli più grossi.

Si calcola che a quest'ora nella sola Europa siano stati inanellati più di un milione di uccelli dei quali circa il 5 % sono stati ripresi. La causa per cui la maggior parte degli uccelli inanellati sfugge alla cattura è dovuta al gran numero di essi che periscono già nel primo anno della loro esistenza.

Dalle diverse catture degli uccelli inanellati si ricavano oggi risultati positivi e sicuri sulle migrazioni che pochi anni or sono erano ancora avvolte nel mistero; ma altri capitoli interessantissimi della biologia devono a questi primi esperimenti una ricca messe di notizie. È stato così confermato quello che si supponeva, che cioè molte specie di uccelli ritornano ogni anno nello stesso luogo, sia per nidificare, sia per svernare, e che quel meraviglioso senso d'orientamento già noto nei piccioni viaggiatori è assai diffuso tra i pennuti. Baldwin catturò un passero americano (*Zenotrichia albicollis*) per diversi inverni nel medesimo posto e a 1200 chilometri di distanza dalla zona di nidificazione. Di cinque rondini di mare trasportate, dopo esser state inanellate, a 1400 chilometri di distanza dal luogo di cattura, due furono riprese sul posto di inanellamento.

Thienemann lasciò libere le giovani cicogne dopo che i vecchi erano già partiti verso climi più miti. Esse presero la direzione delle precedenti, ma ad un certo punto anzichè se-

(*fot. O. Wise*)
L'INANELLAMENTO DI UNA GIOVANE AQUILA.

UNA FELICE FAMIGLIA DI ANITRE. (fot. Jaycock)

guire la vecchia direzione sud-est, solita delle cicogne piegarono verso sud e, sorvolando la penisola balcanica e l'isola di Creta, raggiunsero così l'Egitto. Ciò dimostra che anche i giovani delle cicogne possiedono un rilevante senso d'orientamento. Se però questi uccelli sono privati della guida dei genitori, la rotta abituale può subire delle modificazioni.

L'inanellamento ha una grande importanza anche per stabilire la longevità delle varie specie degli uccelli. Negli Stati Uniti d'America fu catturato un mimo rosso per otto anni di seguito. Una ghiandaia fu presa per sei anni consecutivi e una rondine per otto anni e sempre nella stessa località; un'anitra codona fu uccisa nella California orientale dodici anni dopo che era stata inanellata. Essendo siffatti esperimenti avviati da pochi lustri, non possiamo naturalmente enumerare casi numerosi di particolare longevità. Tra questi segnaliamo però un gabbiano inglese catturato dopo vent'anni, un'aquila (*Aquila chrysaetos*) dopo 19 anni, un airone rosso dopo 16 anni, un airone cenerino dopo 15 e un merlo dopo dieci anni.

Le Stazioni ornitologiche hanno ancora il compito di raccogliere le osservazioni che riguardano la velocità degli uccelli, la quale varia a seconda dell'età e del sesso e in non minor misura a seconda degli agenti atmosferici.

Le cifre che si sono date finora a questo riguardo non hanno un valore assoluto. Si calcola che i volatori lenti abbiano una velocità inferiore ai 40 chilometri all'ora, gli altri superino i 60. Spallanzani fissava a 80 chilometri orari la velocità del rondone e a 60 quella della rondine, ma noi sappiamo di una rondine che compì 120 chilometri l'ora, di un'altra che ne compì 190 e di un rondone che toccò i 310. Qualcuno parla di colombi in volo a 180, ma in seguito a lanci effettuati fra Milano e Brescia il Giulini ha constatato una velocità di poco superiore alla metà. Calcolandosi che in media gli uccelli emigratori volino dieci ore su ventiquattro, è certo che possono compiere dei percorsi rilevanti.

Dai numerosi inanellamenti compiuti nei vari Osservatorî d' Europa e d' America in questi ultimi trent'anni si è rivelato che le varie specie di uccelli si comportano diversamente nell'emigrazione, e quantunque per la maggior parte delle specie non si possa venire ancora a delle conclusioni definitive, tuttavia molti aspetti delle migrazioni dei vari uccelli sono stati messi in giusta luce. I viaggi si compiono preferibilmente di notte, per qualche specie in branchi numerosi, per altre, in piccole comitive od in coppie o in individui isolati. I maschi talora precedono le femmine, e qualche volta i giovani partono prima degli adulti. Influenze meteorologiche, come bufere o temporali, possono costringere

UNO DEI VARI CASI DELLA MIGRAZIONE NORD-SUD. LA POIANA CALZATA SI PORTA DALLA SCANDINAVIA NELL'EUROPA CENTRALE, OVE SVERNA. I TONDINI PIENI SEGNANO I PUNTI DI CATTURA DI ESEMPLARI DI QUESTO UCCELLO, INANELLATI IN UNA STAZIONE SETTENTRIONALE.

a rallentare la corsa, o a far delle soste o a modificare la rotta per scansare zone procellose. Talvolta accade che per tali cause i branchi ritornino sulla via già percorsa; specialmente d'autunno si possono vedere degli stormi di uccelli diretti in direzione opposta a quella solita già da loro precedentemente percorsa. I nostri uccellatori dànno a questi ritorni il nome di « rimonta », e pronosticano improvvise mutazioni meteorologiche.

Gli Osservatori ornitologici hanno una grande importanza per riconoscere le direzioni di volo degli uccelli, ossia la via aerea percorsa durante le migrazioni. In generale gli uccelli che partono da settentrione tendono verso sud - ovest; meno frequentemente verso sud-est, come appunto fa il cuculo e il maggior numero delle cicogne bianche. Raro il caso di qualche specie, come la poiana calzata, che punta direttamente verso sud, come indica la cartina sopra riprodotta. Talora la marcia si effettua in direzione occidentale, come negli stornelli che nidificano lungo le coste del Baltico, i quali si portano nell'Inghilterra meridionale e nell'Irlanda. Ci sono persino degli uccelli che migrano verso nord, come i gabbiani della Boemia settentrionale, che si recano a svernare lungo le coste del mare del Nord fino in Inghilterra.

Parecchie specie di uccelli, come gli aironi e gli stornelli, si disperdono dopo la covata in tutte le direzioni, specialmente i giovani, sbandandosi anche per qualche centinaio di chilometri. Queste scorribande non hanno a che fare con la vera migrazione, che si rivela più tardi in una sola direzione. A questo fenomeno si devono riferire le catture del mignattaio (*Plegadis falcinellus*) come sono indicate nella cartina qui sotto riprodotta.

Vi sono anche degli uccelli che non seguono una costante direzione di migrazione, ma si portano a svernare in luoghi diversi non mai obbligati a ritorni periodici.

Uccelli della stessa specie variano le loro residenze invernali a seconda delle regioni ove ebbero i natali. Così, ad esempio, gli stornelli della Boemia e della Germania centrale e meridionale migrano verso la Spagna e il Marocco, a differenza di quelli delle provincie baltiche che seguono, come abbiamo visto, una linea più occidentale per portarsi nell'Olanda e nella Gran Bretagna.

Anche nell'America settentrionale si manifesta in determinate epoche un movimento intenso degli abitatori dell'aria. La popolazione pennuta degli Stati Uniti è calcolata a più di quattro bilioni di individui, la maggior parte dei quali si sposta col variare delle stagioni. Certe zone del Canadà e dell'Alaska ospitano, durante l'estate, milioni di oche, di anatre

CATTURE DI MIGNATTAI INANELLATI IN UNA STAZIONE UNGHERESE, INDICATA CON TONDINI VUOTO. I GIOVANI, PRIMA DI EMIGRARE NELL'AFRICA TROPICALE, COMPIONO DELLE SCORRERIE IN TUTTE LE DIREZIONI.

e di altri palmipedi, che si portano lì per attendere alla riproduzione. Sono giorni di esultanza per gli abitanti di quelle inospitali terre, perchè l'arrivo dei grossi pennuti segna la fine del lungo digiuno del periodo invernale.

Anche nell'America settentrionale le direzioni di volo seguono una linea diagonale sud-est o sud-ovest, in tal modo si spiegano le numerose catture di uccelli inanellati fatte in California.

La cicogna bianca, per la facilità con cui si possono inanellare i piccoli, è uno degli uccelli di cui ci sono ormai del tutto note le strade migratorie. I suoi quartieri d'inverno sono situati nell'Africa australe in tutti i territori della Repubblica sud-Africana. Costretta per passare dall'Europa settentrionale, ove nidifica, nell'Africa del Sud deve sorvolare quasi la metà del globo. Il tragitto non è compiuto in linea diretta nord - sud, bensì verso sud-est fino alla penisola Balcanica, di dove questi uccelli passano in Asia Minore, in Palestina e quindi in Egitto, ove seguendo il Nilo, arrivano ai laghi equatoriali, per spingersi poi fino all'Africa australe. Qualche volta vien seguita anche la linea sud-ovest, specialmente da parte delle cicogne nere, le quali raggiungono l'Africa sorvolando la Francia e la Spagna. È probabile che le cicogne siano indotte a fare un giro così lungo per evitare la fatica di sorvolare le Alpi e il Mediterraneo.

LE VIE D'EMIGRAZIONE DELLA CICOGNA. LA DIREZIONE SUD-OVEST È SEGUITA PREVALENTEMENTE DALLA CICOGNA NERA; QUELLA SUD-EST DALLA CICOGNA BIANCA.

Le catture isolate di cicogne in Siberia ed in Italia sono da riferirsi ad uccelli sbandati. È noto che i vecchi insegnano la strada ai giovani. Il viaggio di ritorno si effettua nello stesso modo e gli uccelli tornano nello stesso territorio dell'anno precedente.

Centinaia di gabbiani vengono annualmente inanellati a Rossitten nella Prussia, nella Baviera, in Ungheria, nella Boemia, nell'Olanda e nella Gran Bretagna. Numerosi branchi di gabbiani puntano dall'Europa settentrionale attraverso l'Ungheria sulla costa adriatica della Penisola fino in Sicilia. La valle del Po è uno dei quartieri d'inverno preferiti. Altri gruppi, seguendo il corso del Reno, passano in quello del Rodano e da lì raggiungono le coste della Spagna e dell'Africa settentrionale. Anche le spiagge della Manica sono assai frequentate, durante l'inverno, dai gabbiani. Nell'Inghilterra sono per lo più stazionari. Delle catture di questi uccelli fatte nelle piccole Antille e nel Messico ci hanno svelato che i gabbiani possono spingersi dall'Africa fino al Nuovo Continente. Da notarsi che questi palmipedi possono riposare sull'acqua, dove trovano inoltre abbondante nutrimento.

Le catture di uccelli inanellati che hanno trasvolato l'Atlantico non sono molto numerose (vedi cartina a pagina seguente in basso). Tuttavia le osservazioni dei viaggiatori sui piroscafi ci attestano di stormi di uccelli in volo in direzione occidentale. È probabile che buona parte di questi vengano meno durante il viaggio. Due rondini di mare inanellate nel Labrador furono trovate dopo dieci settimane in Francia nel golfo di Biscaglia; lasciate libere, furono di nuovo catturate, quattro mesi dopo, lungo le coste del Natal. Una rondine di mare inanellata negli Stati Uniti nel 1913 fu catturata su di un ramo del Niger nell'Africa occidentale da un negro, che si affrettò a consegnare l'uccello alle Missioni.

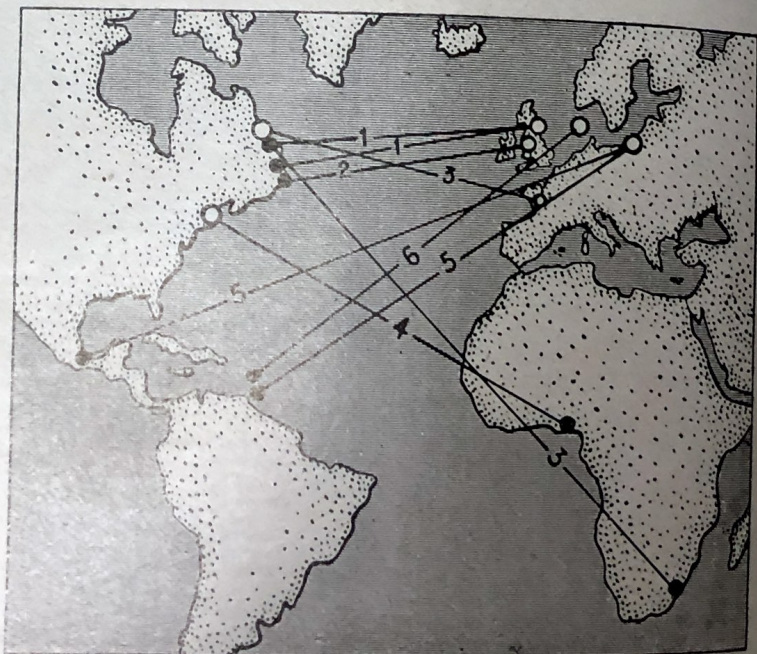
Le linee d'emigrazione della beccaccia ci sono sufficientemente note per merito delle

BUONA PARTE DELLE BECCACCE PROVENIENTI DAL SETTENTRIONE RAGGIUNGONO PER DIVERSE VIE IL CONTINENTE AFRICANO.

numerose catture di questi uccelli inanellati. I grossi branchi di beccacce provenienti dalla Russia settentrionale, giunte nei pressi di Leningrado prendono tre direzioni diverse. Alcuni gruppi, seguendo la costa baltica, giungono fino alla Francia settentrionale; altre comitive, sorvolando gran parte dell'Europa, arrivano attraverso la Spagna fino all'Africa del Nord; un terzo stormo, attraversando la Polonia e l'Austria, si porta nell'Italia settentrionale, nella Corsica ed in Sardegna. Sorvolando la Penisola, buona parte capita così in Sicilia e, attraverso il mare, in Tunisia.

Anche le beccacce provenienti dalla Scandinavia, puntando nella direzione sud-ovest, arrivano nella penisola Iberica e nel Marocco. La maggior parte delle beccacce nate in Inghilterra sono stazionarie, dei branchetti migrano verso sud fino all'Africa settentrionale.

Le riprese di rondini inanellate, sia nei quartieri d'inverno sia durante i loro lunghi viaggi migratori, sono ancora scarsissime e perciò piene d'interesse. Di 15 mila rondini inanellate fino al 1929 in Ungheria non una è stata catturata fuori dei confini; nel 1930 un esemplare fu ucciso a Taranto. È probabile che le rondini dell'Ungheria si portino in Africa sorvolando l'Italia. Rondini inanellate e catturate in Ungheria hanno confermato l'antica supposizione ch'esse ritornino nei luoghi dove furono allevate. Una rondine, inanellata in primavera nell'Osservatorio del Garda, veniva catturata tre settimane più tardi in Germania presso Colonia. Questo fece supporre al Direttore di quell'Osservatorio che questa rondine avesse attraversato la catena alpina, e ciò in accordo con le conclusioni di altri osservatori che ammettono che questo forte volatore, a differenza della maggior parte delle specie migratrici, non eviti le Alpi aggirandole, ma le sorvoli direttamente.

Uno sguardo alla cartina che segna le catture delle pavoncelle inanellate in Ungheria mostra chiaramente la dispersione a ventaglio in direzione occidentale seguita da questi uccelli per recarsi nei quartieri invernali. Il numero maggiore di pavoncelle fu catturato nella pianura padana, di dove esse si spingono, lungo la Riviera, in Ispagna e nel Marocco. Altri gruppi irradiano nella Francia e al confine belga. È stato inoltre constatato anche per questi uccelli il ritorno nei luoghi ove ebbero i natali. Un esemplare fu catturato dopo sette anni nei pressi della stazione ungherese dove era stato inanellato.

TRASVOLATORI DELL'ATLANTICO: 1, GABBIANO TRIDATTILO; 2, PAVONCELLA; 3, RONDINE DI MARE CODALUNGA; 4, RONDINE DI MARE; 5, GABBIANO; 6, RONDINE DI MARE BECCAPESCI. LE STAZIONI DI INANELLAMENTO SONO INDICATE CON UN TONDINO VUOTO, I LUOGHI DI CATTURA, CON UN TONDINO PIENO.

Il nosro paese non poteva rimanere assente in questa nobile gara delle nazioni più civili del globo, tanto più che la Penisola, per la sua posizione e configurazione, è particolarmente adatta per uno studio sulle migrazioni degli uccelli. L'idea lanciata dal prof. A. Ghigi dell'Università di Bologna veniva raccolta dalla Commissione Venatoria Provinciale di Brescia che propose come sede del primo Osservatorio ornitologico italiano la riviera bresciana del Garda con centro Salò. Questo Osservatorio entrava in azione nel 1929 sotto la direzione dell'appassionato ornitologo dottor Antonio Duse.

LE LOCALITÀ ESTREME RAGGIUNTE DAI CROCIERI INANELLATI NEL 1930 ALL'OSSERVATORIO DEL GARDA, SONO INDICATE DA TONDINI NERI.

L'Osservatorio del Garda è costituito da tre gruppi di uccellande schierate nella direzione del meridiano ad altitudini diverse. Nel 1930 esso completava la sua organizzazione mettendo in azione tutte le uccellande gardensi e associandosi oltre una ventina di uccellande corrispondenti, distribuite in località dislocate del Veneto, del Trentino e della Lombardia, ponendosi così in condizione di controllare il movimento dei piccoli migratori attraverso la Prealpe dall'Isonzo al Ticino e dai più alti contrafforti alpini alla pianura del Po.

I QUARTIERI D'INVERNO DELLE PAVONCELLE INANELLATE IN UNA STAZIONE UNGHERESE, SONO RAPPRESENTATI CON TONDINI NERI. SI NOTINO LE LINEE D'EMIGRAZIONE A VENTAGLIO IN DIREZIONE OCCIDENTALE.

Notiamo che le uccellande costituiscono altrettanti osservatorî naturali, dirette come sono da persone che hanno acquistato una esperienza non comune dei fenomeni che si accompagnano al passo degli uccelli. Per iniziativa di questo Osservatorio e nei suoi primi tre anni di vita, furono inanellati circa 25 mila uccelli. La sua azione non si limita però alla cattura e all'inanellamento degli uccelli, ma funziona anche come centro di osservazione per tutto quanto ha attinenza agli studi ornitologici, con speciale riguardo alle migrazioni.

In questo breve periodo l'Osservatorio del Garda, che si dedica in modo speciale all'inanellamento degli uccelli piccoli dell'ordine dei passeracei, ha potuto anzitutto confermare ciò che già si conosceva per le specie affini dell'Europa centrale, che cioè la direzione predominante del passo autunnale nella regione prealpina per le piccole specie è sempre da oriente ad occidente attraverso il Veneto, la Lombardia, il Piemonte e la Liguria. Poi la direzione di marcia volge verso sud-ovest tendendo alla Francia meridionale e alla Spagna. Così un tordo inanellato nell'Osservatorio del Garda è stato catturato alle Baleari, e un fringuello, vicino a Barcellona.

Dal comportamento di marcia dei migratori inanellati sul Garda, il dott. Duse è tratto ad arguire che le masse dei piccoli uccelli migranti in autunno attraverso l'Italia settentrionale non avrebbero una diretta relazione con quelle che vanno a distribuirsi nell'I-

OSSERVATORIO ORNITOLOGICO DEL GARDA. — IL CAPANNO DELLA UCCELLANDA AMEDEI.

talia centrale e meridionale, regioni che riceverebbero il loro contingente di silvani presumibilmente da oriente attraverso l'Adriatico o da una corrente costiera che non raggiungerebbe la Lombardia.

Le riprese, nell'autunno del 1930, di 32 uccelli inanellati nell'Osservatorio del Garda nell'autunno del 1929, spesso con una sorprendente coincidenza di tempo e di luogo (23 fringuelli, 1 pispola, 2 pispoloni, 2 peppole, 1 lucarino, 1 tordo, 1 spioncello, 1 allodola) dimostrano che molti migratori seguono le stesse vie in periodi analoghi successivi, il che, particolarmente per le specie che vengono più da lontano, dimostra — osserva il dott. Duse — attaccamento alle vie di passo e insieme una memoria topografica molto sviluppata.

Le 19 catture avvenute nell'Osservatorio a distanza di poche ore dal lancio, osserva sempre il dott. Duse, starebbero a dimostrare da una parte la scarsa furberia dei silvani, dall'altra che le operazioni di cattura, inanellamento e lancio non lasciano in questi piccoli esseri un'impronta tanto viva e dolorosa, da renderli più avveduti e timorosi. È tipico a questo riguardo il comportamento di una « balia nera » catturata il 1° settembre alle sette del mattino, inanellata e lasciata subito dopo, fu ripresa nel roccolo stesso alle 17 del medesimo giorno; messa in libertà per la seconda volta, fu ripresa nello stesso roccolo il 5 settembre; esaminata accuratamente, fu trovata in condizioni normali e di nuovo rilasciata.

UNIV. BOLOGNA
ITALY - 1234

TIPO DI ANELLO D'ALLUMINIO USATO ALL'OSSERVATORIO ORNITOLOGICO DEL GARDA.

Un interessante studio ha fatto l'Osservatorio del Garda sull'invasione dei crocieri nel 1930. Questa superò per intensità, durata ed estensione tutte le precedenti; ebbe inizio nella Prealpe bresciana il 27 giugno e continuò senza interruzione durante l'estate e buona parte dell'autunno. L'arrivo di questo numeroso stuolo di crocieri era già stato segnalato nel maggio in Polonia e

OSSERVATORIO ORNITOLOGICO DEL GARDA. ROCCOLO BELLINI, CON LA SPALLIERA ANCOR NUDA DI FOGLIE.

ai primi di giugno nell'Europa centrale. Fu così possibile, come scrive giustamente il Direttore dell'Osservatorio, realizzare un esperimento biologico veramente eccezionale, sia per il numero complessivo dei crocieri inanellati (3799), sia per l'accurata preparazione tecnica. Ne furono ripresi 277 e dalla cartina riprodotta a pagina precedente possiamo constatare che la direzione di marcia di questi uccelli è nettamente rivolta verso occidente; i crocieri hanno raggiunto le coste del Mediterraneo, dell'Atlantico e della Manica, fino agli

estremi confini del continente, come se una forza non mai esausta li abbia spinti fin dove il mare aperto ha opposto loro una barriera non ancora varcata dal forte volatore montano (Ghigi, Duse).

Ma un'altra interessante osservazione biologica è stata fatta in questa occasione. Gli informatori delle catture di questi crocieri inanellati fatte in Francia, hanno riferito che questi uccelli, eccezionalmente abbondanti, cagionarono gravi danni ai frutteti dove si attaccavano alle mele per toglierne i semi. La fame ha certamente costretto questi migratori a modificare le proprie abitudini nutrendosi di semi di frutta completamente differenti da quelli che sogliono estrarre dagli strobili delle conifere.

(*fot. principe Fr. Chigi*)
PARTICOLARE DELLA UCCELLANDA PER QUAGLIE DELLA STAZIONE ORNITOLOGICA DI CASTEL FUSANO. NELLO SFONDO, IL TIRRENO.

Nel 1930 sorse in Italia una nuova Stazione ornitologica, quella di Castel Fusano a poche miglia da Roma in posizione assai favorevole per studiare le schiere degli uccelli che giungono dalle spiagge del Continente africano. Il principe Francesco Chigi, che ne è il Direttore, ha costituito in riserva la sua grandiosa proprietà di circa 2300 ettari sulla costa a sud di Ostia e l'ha messa, insieme con gli edifici, a disposizione dell'Osservatorio. Per la sua posizione la stazione di Castel Fusano si presta in modo particolare allo studio delle migrazioni delle quaglie e quantunque gli inanellamenti di questi uccelli datino soltanto da un paio d'anni, tuttavia si sono potute fare a questo riguardo delle osservazioni interessanti.

È noto che le quaglie dopo che si sono radunate nelle località di partenza o di arrivo si mettono in viaggio la sera quando è cominciato ad annottare. Questi uccelli giungono sulle coste della Campania e del Lazio verso le 3 o le 4 del mattino con una velocità oraria di circa 70 chilometri passando così in otto ore circa dai lidi della Tunisia alle spiagge del Lazio. L'arrivo di queste quaglie, scrive il dott. Mario Rotondi collaboratore del principe Chigi nella Stazione di Castel Fusano, è stato descritto in maniera così contraria al vero che quasi stupisce: le povere bestiole si butterebbero più morte che vive sulla sabbia, ruzzolando addirittura per qualche metro, e diventando facile preda dei cacciatori o di chiunque altro sia ad attenderle, che può raccattarle con le mani o finirle a colpi di bastone. La verità invece è che le quaglie arrivano velocissime, diritte e fusate come palle di fucile, e ancora così padrone delle proprie forze, da evitare agevolmente i vari ostacoli che si parano loro dinanzi. Alcune catture di quaglie, inanellate precedentemente a Castel Fusano, han potuto comprovare che le quaglie in arrivo sulle coste del Lazio continuano la notte successiva il volo in direzione nord-est; giungono così, sorvolando l'Appennino, sulle coste italiane dell'Adriatico che costituiscono un nuovo punto di sosta.

Nuove osservazioni sulle quaglie non tarderanno a precisarci i punti di partenza di questi uccelli e quelli di fermata nei quartieri estivi.

Nella primavera dell' anno scorso iniziava l'inanellamento l'Osservatorio ornitologico di

CASTEL FUSANO - IL FABBRICATO DEL CASTELLO.

Ancona, il quale completa le osservazioni sui passi delle quaglie e degli uccelli che seguono la costa adriatica. Un altro Osservatorio è sorto da poco a Genova. Si son fatti inanellamenti anche a Firenze e si ebbe notizia di una quaglia catturata nel Belgio.

Così anche il nostro Paese svolge un'intensa attività in tutti questi svariati studi sulla vita degli uccelli. È necessario che anche i cacciatori, oltre che gli studiosi, vi collaborino coll'inviare alle Stazioni le notizie di eventuali catture e che se gli uccelli vengono presi vivi, li mettano in libertà dopo aver preso nota della Stazione, del numero inciso sull'anello e della località ove sono stati catturati. Si prega vivamente di mandare con tutta sollecitudine le notizie riferentisi alla cattura di uccelli inanellati alle stazioni di lancio o ad un altro Osservatorio; per gli uccelli uccisi è da preferirsi l'invio dell'anellino. L'informatore verrà rimborsato delle spese incontrate.

ALESSANDRO CANESTRINI.

PER I NUOVI SOCI DEL T.C.I.

che, avendo ricevuto il volume « Lombardia Parte II », desiderano di venire in possesso anche dei due volumi **"Piemonte„ e "Lombardia„** Parte I » con cui si inizia la splendida collezione « *Attraverso l'Italia* », la Direzione ha ridotto il prezzo di ciascuno di questi volumi da L. 20 cadauno a **L. 14.—**, se consegnati alla Sede di Milano. Per le spese di spedizione raccomandata aggiungere **L. 3** (Estero **L. 6.50**) *per un volume;* **L. 5** (Estero L. 12) *per entrambi.*

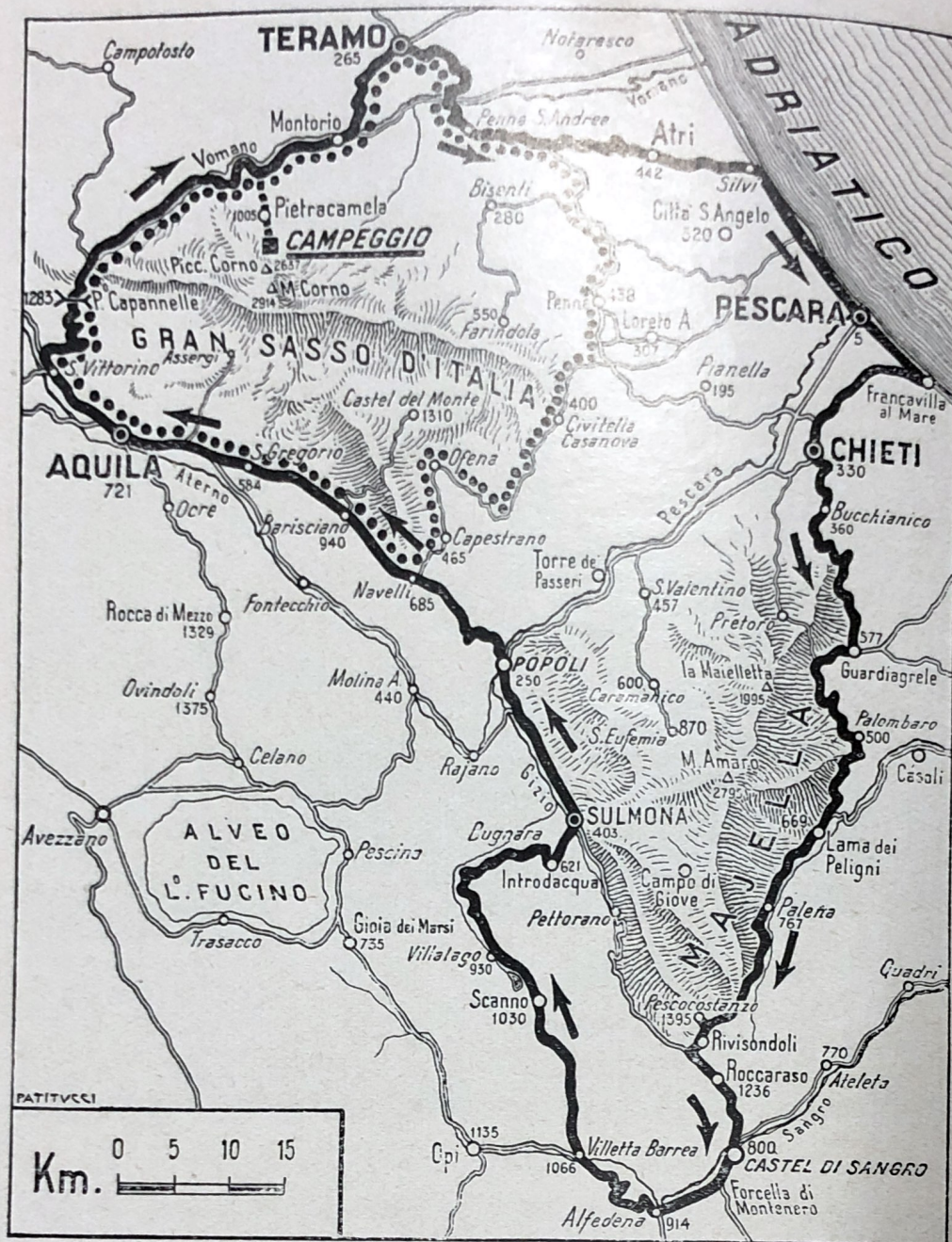
Inviare le richieste all'Amministrazione del T. C. I. Corso Italia 10, Milano.

CORNO GRANDE E CORNO PICCOLO DEL GRAN SASSO, DAI PIANI DI TIVO.

INVITO ALL'ABRUZZO

C'è dunque anche pei miseri mortali un modo per vivere in comunione con la eternità. Non a torto Sainte Beuve diceva: « Gli uomini hanno creato le città, Iddio la campagna ». Le città diventano vecchie, poi diventano antiche, infine passano nel novero dei ruderi. La campagna non invecchia. La terra ha una maternità inesauribile. La sua bellezza è immacolata. Ed ecco che alla campagna, alla semplice e benedetta natura, il « Touring » ci avvia per la gioia del nostro spirito e pel riposo realmente benefico del nostro corpo. Come negli anni scorsi, esso ci invita ad un campeggio.

Quando si dice campeggio, si dice primavera anche ad aver settant'anni. Vi sono moltissimi soci del « Touring » che sanno cosa è un « Campeggio ». Ma ve ne sono ancor più che non sanno che cosa sia. Noi ci rivolgiamo a questi sfortunati... Essi ignorano indubbiamente il modo di viver bene, in un tempo in cui il ritmo frettoloso della vita sembra dannare gli uomini ad una rinunzia del cinquanta per cento delle più umili gioie mortali. Chi scrive queste note non ignora certamente quello che sieno le.... note di un albergatore, ma sa che cosa sieno le note di un campeggio. E sa perfettamente quale immensa differenza vi sia, non solo in fatto di cifre, ma soprattutto in fatto di poesia. Perchè un campeggio è un modo di straniarsi dal mondo, di accamparsi in quel qualunque dei secoli si voglia, e di viverlo in letizia pura. L'albergatore invece ci incastona nel mondo, e spesso in un mondo artificiale. Fa della nostra vita un reticolato, attraverso il quale vediamo, come da una prigione, la bellezza inafferrabile del panorama. Un campeggio è la riduzione della vita alla più semplice espressione, non nel senso che esso la restringa ad una forma insopportabile di primitivismo, ma nel senso che esso elimina i multipli, cioè le inutilità aritmetiche degli artifici mondani.

I campeggi che il Touring ha sino ad ora

IL PERCORSO DI DUE DELLE ESCURSIONI AUTOMOBILISTICHE ORGANIZZATE PER I CAMPEGGIANTI.

organizzati, esaltati non solo dai Soci, ma da quanti hanno potuto visitarli, sono, anche, e prima di tutto, una delle forme più simpatiche per conoscere il nostro Paese, più ancora per assaporarlo. Essi mettono il viaggiatore a contatto con la bellezza, e gli lasciano la gioia di viverla. Il loro scopo, ripetiamo, non è tanto quello di riunire un certo numero di Soci in un accampamento primitivo, di creare un'adunata di stravaganti o di.... semi-naturisti, quanto quello di dare a degli amatori del nostro suolo (troppo lodato in teoria e troppo dimenticato in pratica), la possibilità di conoscerne le plaghe meno frequentate e che, per ragioni generalmente di carattere logistico, sono meno accessibili.

L'anno scorso il Touring ha portato varie centinaia di soci nel cuore della Carnia, proprio in una delle più belle plaghe di essa, e che sarebbe rimasta sconosciuta chissà per quanto tempo se questa forma di villeggiatura non fosse stata, arditamente ma fortunatamente, realizzata. Perchè bisogna pensare che un campeggio non è un attendamento di pigri, un raduno di oziosi intenti a godere, con sterile beatitudine fisica, il monotono stillicidio delle ore. L'attrezzatura turistica di esso consente, anzi costringe, ad esplicare una vita attiva, utile, sana proficua. Epperciò resta una base, un tronco, capace delle più varie e suggestive fioriture.

Quest'anno, ad esempio, il Touring ha scelto come sede del campeggio l'Abruzzo. Che un campeggio offra la occasione, come s'è detto, di conoscere non solo la località prescelta, ma anche l'intera regione in cui è posto, è un vantaggio considerevole sempre, ma lo sarà tanto più quest'anno, perchè l'Abruzzo, se è noto ai romani i quali vi trovano la regione d'alta montagna più facilmente accessibile, non si può proprio dire lo sia altrettanto per gli abitanti dell'Italia settentrionale e anche per molti dell'Italia Centrale, i quali difficilmente si spingono laddove il nostro gagliardo Appennino eleva nel cielo le sue vette più alte e maestose.

* * *

Un campeggio in Abruzzo dunque?

Sissignori.

E quanti italiani conoscono l'Abruzzo?

UNA VISIONE DAL PASSO DELLA PORTELLA.

Quanti sanno che cosa esso racchiuda di bellezza e di poesia? L'Abruzzo ha generato poeti fortissimi, da Ovidio in poi. Essi però non l'hanno mai cantato al mondo, non ce ne hanno mai parlato con quel fervore comunicativo che poteva spingerci a visitarlo. Lo hanno amato secondo la loro natura, l'hanno cantato per nascondercelo ancor più in quella sua selvatichezza possente e leggendaria, ch'è l'alone romantico e gentile della sua esistenza. Penetrare l' Abruzzo attraverso gli scritti è difficile. Bisogna respirarlo. Regione d'un carattere speciale, che sa di pittura antica—nella quale i paesi sembrano lontani dal mondo più di quanto non ce lo registri un orario ferroviario, e sembrano dormire un loro sonno che sa di quello di Aligi, sotto il dolce splendore del sole — essa si compiace ancora di una sua vita trasognata. Il suo folclore è smagliante e ad un tempo pensoso. Dominazioni e lotte politiche non hanno alterato il carattere e i costumi del popolo abruzzese che sembra sia stato difeso dalla natura aspra e montagnosa dei luoghi. Quando si pensa che a Corfinio nacque la prima lega antesignana di Roma, e che per la prima volta vi si coniarono monete con la parola « Italia », vien fatto di pensare che l'Abruzzo celava nell'aspra rudezza dei suoi primi abitatori il poema degno della grandezza e della profezia del l'Alighieri. E che la patria ha sempre alitato, e alita e vive fra questi pastori selvatici, sugli alti pianori desolati, come nelle valli ubertose, percorse dal brivido dei loro bei fiumi spumanti.

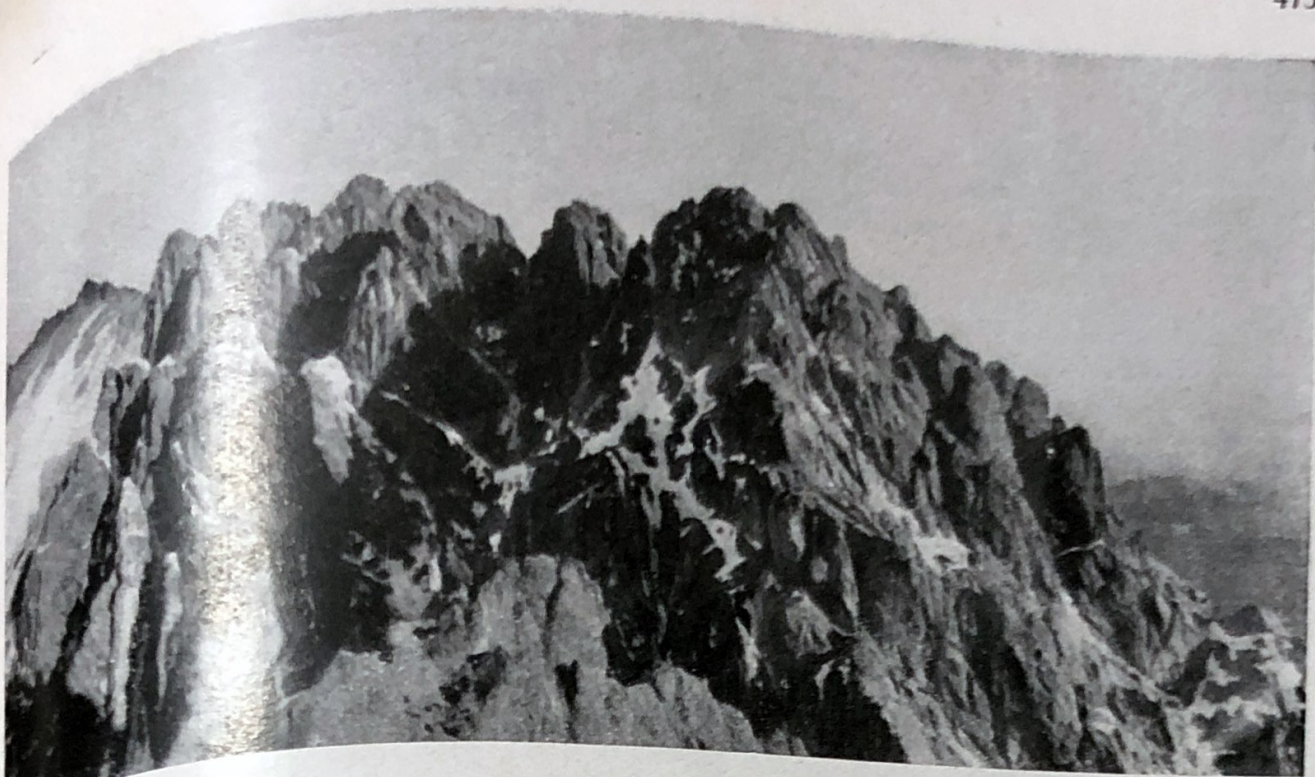
Tutto è poesia in Abruzzo, e tutte le sue visioni hanno il calore e il colore eroico. Si direbbe che la natura, altrove idilliaca, altrove gentile, altrove prosaica, abbia assunto qui, per esprimersi una concitazione eschilea. L'Abruzzo è un poema in versi. Si invita a leggere una canzone che par pensata dalla fantasia dell'Ariosto e scandita coi versi austeri di Dante. Il più alto monte dell'Italia, dopo i gruppi delle Alpi, veglia su di una gemma d'Italia incastonata nella poesia massiccia. Chi non ha visto da Chieti la gran conca che va dal Gran Sasso e dalla Majella fino al mare, percorsa dalla Pescara argentea, chi non ha inseguito il canto del Sangro da Casoli su pei monti dell'Atessano, o non ha sostato a Scanno su per la valle dell'impetuoso Sagittario, o non s'è fermato attonito a Pescocostanzo dove le donne lasciano scorrere gli anni senza rammarico fra il ticchiettio dei fuselli con cui rinnovano i meravigliosi merletti del '500 o del '600, chi non ha visto Pescasseroli con i suoi tetti d'ardesia, scuri scuri, e le sue donne tutte vestite di nero e soltanto di nero, chi non ha gettato un gri-

PICCO PIO XI E PICCO DEI CAPRAI, DA VALLE DELL'ARNO, SOTTO I PIANI DI TIVO.

do di ammirazione e di stupore davanti alla bifora di Palazzo Tabassi a Sulmona, chi non ha assistito alla processione del lunedì di Pentecoste a Loreto Aprutino col bue dalle corna infiorate e coperto da un damasco vermiglio, sul quale vien posto un bimbo vestito di bianco e carico di monili d'oro, o a quella del giorno di san Domenico a Villalago, quando la statua del Santo viene portata in giro avvolta da bisce e da vipere raccolte dai celebri serpari, e con la gente che la segue e l'insegue orando e toccando i rettili prigionieri, credente come essa è che nel giorno sacro al santo benedetto i loro morsi non sieno velenosi, chi insomma non ha mai visto nulla di ciò, non può immaginare qual sacrario di arte e di poesia sia questo Abruzzo sconosciuto o poco noto, e poco apprezzato.

Viaggiarlo, percorrerlo, sostarvi, dovrebbe essere dunque il sogno ambizioso di ogni italiano. Più ancora. Visitare l'Abruzzo dovrebbe essere il compimento di un pio rito. « Campeggiare » vuol dire perciò andare in pellegrinaggio ad un santuario. Quei soci del Touring che già conoscono le liete e semplici gioie dei campeggi e le risorse che dànno per godere i siti dove essi sorgono, che sanno come un campeggio non sia la villeggiatura alberghiera sacrificata a tutte le convenienze e anche alle... sconvenienze delle *soirées* inamidate, ne saranno più che mai lieti. Fu detto che l'Abruzzo non ha ancora un attrezzamento che consenta una attività turistica. Tanto meglio o tanto peggio, noi non vogliamo cercare. Sarà tanto meglio per quelli che si sentiranno attratti da questo bel paese che si ammira « per sentito dire » e del quale potranno, nella libera indipendenza di un campeggio gustare meglio le infinite bellezze d'una villeggiatura « al naturale », senza bardature cittadine.

Se si pensa che il campeggio del Touring elimina ogni forma di disagio, da quella del viag-

IL RIFUGIO GARIBALDI A CAMPO PERICOLI.

MONTE BRANCASTELLO E MONTE PIENA DALLE ARDITE CRESTE ROCCIOSE.

giar incomodi a quella di dover cercare in paesi non turisticamente attrezzati i mezzi di trasporto, gli alloggi, un sicuro regime alimentare, guide sperimentate e pratiche, compagnia piacevole, svaghi e ritrovi, se si deve, per tutto questo, convenire (e non v'è chi non convenga) che questa forma di turismo riuni sce in sè quasi tutti i requisiti che da un turista possono essere desiderati, non v'è dubbio che nessun campeggio poteva essere più « intonato » ai fini turistici e nazionalmente culturali, che in Abruzzo. La località, scelta a 1600 metri, ai piedi del Gran Sasso, fra praterie e boschi e acque abbondanti (le « uberrime acque » di cui parlava Ovidio) la relativa rapidità e la grande comodità dei mezzi per raggiungerlo, la novità del sito, le escursioni automobilistiche che saranno organizzate, tutto assicura che il campeggio abruzzese segnerà per i Soci del Touring una di quelle attrattive a cui non è facile rinunciare.

Chi scrive conosce le gioie dei campeggi del Touring. Le conosce fugacemente perchè ne è stato, per sua fortuna più volte, il cronista, vorrebbe dire lo storico, il giornalista al modo che lo faceva Valerio Catullo, con tutte le... precauzioni volute per un siffatto paragone. Ma se tanto poco gli è bastato per ritrarne tanta memore gioia, egli ben sa che cosa possono rappresentare sette o quindici giorni d'un campeggio abruzzese, vale a dire in una atmosfera di serenità spirituale e di incantevole suggestione.

L'Abruzzo mirabile è dunque offerto agli italiani. Non diciamo ai turisti, ma agli *italiani,* perchè ci preme stabilire che l'Abruzzo che il Touring vuol esaltare e far conoscere col dolce e virgiliano invito ad un campeggio, non è la terra dei caprari e degli zampognari, non cioè una terra imbalsamata da sterili tradizioni, ma una parte forte e gagliarda della patria nostra, degna di esserne stata l'origine primissima. È vero. *Indocti discant et ament meminisse eruditi.* Come dal solco dell'oratore antico è sorto Tagete maestro degli Aruspici, il respiro dell'Abruzzo è stato la voce profetica della Patria. Noi lo dobbiamo dunque pensare e venerare come un vecchio altare perennemente germogliante.

GIOVANNI CENZATO.

ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

Concorso Stefano Pietri per la "Camera del Forestiero" in Sardegna.

L'ENIT, d'accordo col gr. uff. ing. Giuseppe Pietri e Signora bandisce il 4° concorso « Stefano Pietri » intestato al loro figliuolo, già funzionario dell'ENIT, per favorire il sorgere in alcune località della Sardegna della « *Camera del Forestiero* ».

Il concorso è esteso a tutte le tre Provincie sarde: Cagliari, Sassari e Nuoro. Potranno parteciparvi solamente coloro che in qualsiasi città o paese dell'Isola, dove non esiste già o sia in via di sistemazione un albergo inteso con tutte le proprie caratteristiche, si impegnino di destinare in via continuativa una o più camere ad esclusivo uso di alloggio per il forestiero.

Coloro che desidereranno prendere parte al concorso dovranno munirsi in tempo di regolare patente per il permesso d'alloggio e far trovar pronte la camera o le camere per il 6 aprile 1933-IX, ottavo anniversario della morte del compianto avv. Stefano Pietri.

Nel giorno 6 aprile 1933 e successivi le « Camere del forestiero » saranno visitate da apposita commissione nominata dall'ENIT.

I concorrenti, dalla data del presente concorso, e non oltre il 6 dicembre 1932-XI avvertiranno a mezzo lettera raccomandata la Direzione Generale dell'ENIT (Roma - Via Marghera, 2) di voler prendere parte al concorso indicando la località e l'indirizzo dove è sita la camera ed allegando copia del permesso d'alloggio rilasciato dall'autorità.

Le camere dovranno avere i seguenti requisiti:

1) Essere poste in luogo sano, arioso e decoroso;

2) Avere le pareti almeno imbiancate e gli infissi verniciati ed in buono stato;

3) Un letto o, meglio, due, comodi e con biancheria e possibilmente di tela di lino;

4) Mobili semplici e puliti, almeno il minimo necessario;

5) Nella casa dove sono le « Camere del Forestiero » vi dovrà essere un gabinetto ad acqua, possibilmente con cassetta meccanica;

6) Sarà titolo di preferenza la comodità di accesso, sia dall'esterno alle camere, sia dalla camera al gabinetto.

Per i vincitori del concorso sono stati stabiliti i seguenti premi della famiglia Pietri:

a) Un unico primo premio generale per le tre Provincie di lire 2.000 in cartelle del Prestito del Littorio, medaglia d'oro dell'ENIT e Targa ricordo del Concorso;

b) Un unico secondo premio generale per le tre Provincie, di lire 1.500 in cartelle del prestito del Littorio, Medaglia d'argento dell'ENIT e Targa ricordo;

c) Tre premi di lire 1.000 in cartelle del prestito del Littorio, uno per provincia, Medaglia d'argento dell'ENIT e Targa-ricordo;

d) Tre premi da lire 500 in cartelle del prestito del Littorio uno per provincia, Medaglia di bronzo dell'ENIT e Targa ricordo;

e) Dieci premi da lire 100 ciascuno in cartelle del prestito del Littorio alle « Camere del Forestiero » non premiate, ma meritevoli di considerazione e site in Comuni diversi dalla residenza delle camere premiate con i primi otto premi.

I suddetti premi verranno assegnati ai vincitori del concorso nel modo seguente:

Per i primi otto premi:

a) una prima rata di un quinto del valore del premio verrà consegnata nell'aprile 1933; i vincitori del concorso entreranno in completo possesso di questa prima rata di premio il giorno stesso della consegna delle cartelle.

b) una seconda rata di altri 2/5 di premio verrà invece consegnata nell'aprile del 1934; questa seconda rata però non verrà corrisposta se la camera, a giudizio della autorità locali, non sarà tenuta dall'aprile 1933 all'aprile 1934 come è prescritto dal bando di concorso.

c) Della terza ed ultima rata di 2/5 del premio, i vincitori fino all'aprile del 1936 non potranno godere che i soli interessi.

In detto anno, se la camera o le camere, sempre a giudizio delle autorità locali, saranno state mantenute come dispone il bando di concorso, le cartelle diventeranno di loro completa proprietà.

d) I dieci premi di lire 100 ciascuno verranno interamente consegnati il 6 aprile del 1934, insieme con le Medaglie e con le Targhe.

I concorrenti premiati dovranno tenere nella « Camera del Forestiero » un registro per gli eventuali reclami e tener nota del numero delle persone ospitate in modo da poterne ad ogni richiesta dare notizia alla Direzione Generale dell'ENIT. Le Targhe ricordo dovranno essere applicate all'esterno della casa dove sono le « Camere del Forestiero ».

Inoltre è istituito un premio di lire 1000 in cartelle del prestito del Littorio da corrispondere il 6 aprile 1933 all'autore di uno o più articoli pubblicati in uno o più giornali o riviste che avranno più efficacemente illustrata l'utilità del presente concorso.

Altri premi potranno eventualmente essere messi a disposizione del concorso dalle Provincie e dai Comuni della Sardegna nonchè di Istituti, Enti o Società interessati al turismo dell'isola o del continente.

L'esasperante lentezza di marcia...

Nelle più forti pendenze...

il Mobiloil resiste

e dura di più

VACUUM OIL COMPANY, S. A. I.

TURISTI, ALPINISTI, AUTOMOBILISTI
PROVVEDETEVI DELLE CARTE DEL TOURING!

Ora che la stagione è propizia ai diporti turistici e che si approssima il tempo della villeggiatura, non sarà inopportuno richiamare alla vostra considerazione le ottime carte del T.C.I.

La carta turistica per eccellenza, come quella che dà una rappresentazione ampia e particolareggiata delle plaghe più interessanti e frequentate del nostro Paese, è la

GRANDE CARTA DELLE ZONE TURISTICHE D'ITALIA AL 50.000

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
1°. Cortina d'Ampezzo e le Dolomiti Cadorine	L. 4 —	L. 5.50	L. 6.50
2°. Palermo, la Conca d'Oro e dintorni	» 4 —	» 5.50	» 6.50
3°. Il Cervino e il Monte Rosa	» 4 —	» 5.50	» 6.50
4°. La Riviera di Levante da Genova a Sestri	» 4 —	» 5.50	» 6.50
5°. La Val Gardena e i Gruppi della Marmolada, Catinaccio e Sella	» 4 —	» 5.50	» 6.50
6°. Bolzano e dintorni	» 2 —	» 3 —	» 4 —
7°. Merano e dintorni	» 2 —	» 3 —	» 4 —
8°. Il Golfo di Napoli (Napoli, il Vesuvio, i Campi Flegrei, Ischia)	» 4 —	» 5.50	» 6.50
9°. Il Golfo di Napoli (La Penisola Sorrentina, Salerno, Capri) .	» 4 —	» 5.50	» 6.50
10°. San Martino di Castrozza e le zone adiacenti	» 8 —	» 9.50	» 10.50

Sono notissimi i caratteri e i pregi delle Carte Automobilistiche del T.C.I. In esse le strade hanno una assoluta prevalenza sugli altri elementi geografici e sono disegnate in guisa da poterne distinguere chiaramente la categoria, e contrassegnate dalle indicazioni di distanza e di altimetria. Un ingegnoso sistema di ripiegamento consente la comoda consultazione dei fogli al volante anche con la macchina in corsa.

LA CARTA AUTOMOBILISTICA AL 650.000 IN 2 FOGLI

è particolarmente indicata per i viaggi a lungo percorso da regione a regione

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
TIPO COMUNE, RILEGATO A LIBRETTO – Per ogni foglio	L. 7 —	L. 8 —	L. 10.50
TIPO DI LUSSO, MONTATO IN TELA ... – » » »	» 14 —	» 16 —	» 18.50

LA CARTA AUTOMOBILISTICA AL 300.000 IN 10 FOGLI

oltre al maggiore sviluppo generale, dà una rappresentazione integrale del terreno e fornisce le piante delle città attraversate e gli itinerari per la loro traversata interna ed esterna.

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
TIPO COMUNE, RILEGATO A LIBRETTO – Raccolta completa	L. 54 —	L. 60 —	L. 70 —
Idem Fogli N. 1-2-3-4-5-6-8 – ognuno	» 7 —	» 8 —	» 10.50
Idem Fogli N. 7-9-10 – ognuno	4 —	» 5 —	7 —
TIPO DI LUSSO, MONTATO IN TELA – Raccolta completa ..	» 120 —	» 128 —	» 120 (*)
Idem Fogli N. 1-2-3-4-5-6-8 – ognuno	» 14 —	» 16 —	» 18.50
Idem Fogli N. 7-9-10 – ognuno	» 10 —	» 12 —	» 14.50

Non va poi dimenticata quella che potrebbe dirsi la carta classica del Touring, la

CARTA D'ITALIA AL 250.000 IN 62 FOGLI

la quale, per il suo carattere generico e per la diligenza dell'esecuzione dell'aggiornamento, riesce utile al turista non meno che allo studioso e all'uomo d'affari.

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
RACCOLTA COMPLETA dei 62 fogli	L. 50 —	L. 55 —	L. 60 —
Un foglio separato	» 1 —	» 1.80	» 2.50
INDICE GENERALE dei nomi contenuti nei fogli componenti la Carta d'Italia	» 5 —	» 8.50	» 12 —

CARTA DI ROMA E DINTORNI AL 200.000

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
con la pianta schematica al 20.000 degli attraversamenti di Roma	L. 4 —	L. 5.50	L. 6.50

(*) Oltre alle spese postali.

Chi desidera ricevere l'elenco completo delle Carte del T. C. I. coi nomi dei singoli fogli ed i quadri d'unione ne faccia richiesta mediante semplice biglietto colle iniziali p. C.

Nuove edizioni della Guida d'Italia.

La 1ª edizione della *Guida delle Tre Venezie*, in due volumi fu distribuita gratuitamente ai Soci nel 1921. Una successiva edizione, del 1925, recava già notevoli ampliamenti e miglioramenti: i due volumi erano divenuti tre e vi appariva già la tendenza a dedicare un singolo volume ad ognuna delle tre Venezie.

Sta ora per essere licenziata alle stampe una Guida (di circa 650 pagine) che tratta del **Veneto**, considerato nella sua interezza di regione, e che reca una parte generale geografica, storica, storico-artistica, economica ad esso esclusivamente dedicata.

Magna pars del volume è naturalmente accaparrata dalla descrizione di Venezia, ma non sono per questa studiate con più ristrettezza di spazio e con amore minore le altre operose e pittoresche città della terraferma e non vi è naturalmente dimenticata la trattazione dei luoghi che la Grande Guerra ha reso celebri e sacri. La Guida ne illustra le testimonianze e ne ricorda i fatti gloriosi. Essa dunque, mentre è preziosa compagna al turista amante delle innumerevoli bellezze artistiche e naturali di cui è ricca la regione, addita il cammino al pellegrino che ricerchi le vie del suo tormento e della sua gloria.

Prezzo per i Soci **L. 18**; *per i non Soci* **L. 36.**

A non grande distanza di tempo seguiranno i volumi **Venezia Tridentina e Cadore** e **Venezia Giulia e Dalmazia.**

S. E. Giotto Dainelli e l'Atlante del T. C. I.

L'Atlante Internazionale del T. C. I. è stato menzionato in modo molto lusinghiero già parecchie volte nelle Assemblee e Conferenze della R. Società Geografica di Londra; e nel fascicolo di aprile 1932, testè pubblicato, della rivista ufficiale di quella illustre Società, dopo il resoconto di una conferenza sul Caracorùm tenuta dal nostro eminente consocio e collaboratore S. E. Prof. Giotto Dainelli, il Presidente della R. Società Geografica di Londra, l'Ammiraglio Sir William Goodenough, si è espresso come segue: «Con piacere colgo l'opportunità offertami di dire con quale grande ammirazione guardiamo noi tutti al bell'Atlante del Touring Club Italiano. Se voi esaminate una cartina posta in un angolo della tavola 93-94, troverete uno sviluppo cartografico di quelle regioni di cui è venuto a parlarci il nostro ospite. Ieri la stavo guardando assieme al Prof. Dainelli e gli dissi: Questa è una carta ammirevole; al che egli rispose: «La ringrazio assai del suo lusinghiero giudizio; poichè quella carta l'ho fatta io». Ciò dimostra che quanto egli reca a casa di osservazioni dai suoi viaggi, lo mette in grado di ricavarne dei risultati eccellenti, e che le sue osservazioni vengono riportate con grande precisione».

S. E. il Prof. Giotto Dainelli venne in quell'occasione nominato Socio Onorario della R. Società Geografica di Londra con risoluzione unanime del Consiglio direttivo.

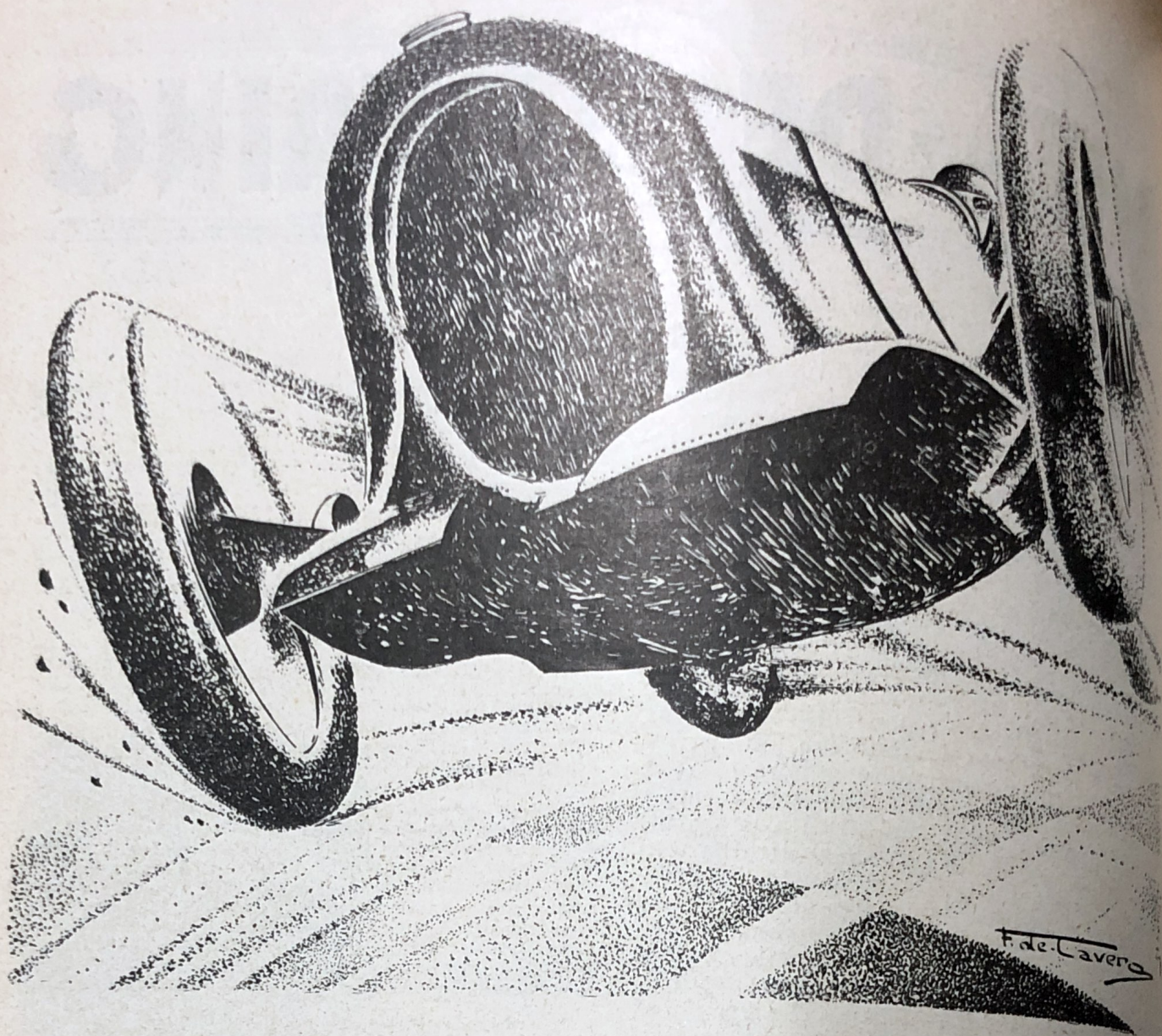
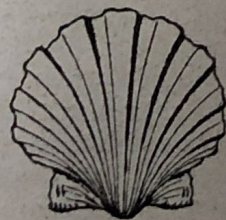
La Mostra alberghiera alla Fiera di Milano.

Il successo della Mostra Alberghiera all'ultima Fiera campionaria di Milano è posto nel suo giusto rilievo nel fascicolo di giugno della nostra Rivista *L'Albergo in Italia* da una prima relazione sull'argomento fatta da B. Scotti il quale si sofferma particolarmente ad esaminare i perfezionamenti apportati in quei macchinari che costituiscono oggi un ausilio indispensabile negli alberghi e talvolta anche nelle case private. Nello stesso fascicolo vengono passati in rassegna, rispettivamente da U. Tegani, da G. Silvestri, e da G. Paoli i miglioramenti alberghieri realizzati nelle principali città della *Calabria*, e a *Vicenza;* nonchè le risorse della ridente spiaggia di *Grottammare*; mentre E. Biagini tratta della *Coltivazione e industria del pomodoro in Italia;* G. De Passera presenta *l'Albergo «Mediterraneo» di San Remo;* U. E. Imperatori espone varie e giuste considerazioni sul *Problema dell'albergo medio.* La rubrica dell'«Igiene» con opportune note sugli «antipasti» e su «la prima colazione»; quella del «Fisco» con la utile «effemeride dell'albergatore»; il vario e importante «notiziario» completano l'attrattiva di questo fascicolo riccamente illustrato.

L'abbonamento annuo a *L'Albergo in Italia* costa, per i Soci del T. C. I., sole **L. 10,50** (Estero **L. 20,50**).

Il Vescovo che aiutò Colombo.

La piccola città di Amelia, in Umbria, ha l'onore d'aver dato i natali a quell'Alessandro Geraldini, diventato poi vescovo di Santo Domingo, il quale aiutò Cristoforo Colombo al Congresso di Salamanca, sì che potè dirsi che senza il suo generoso intervento il grande Navigatore non avrebbe potuto portare a compimento la sua impresa. Le benemerenze e i cimeli di questo ecclesiastico sono ampiamente illustrati nel fascicolo di giugno de *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* nel quale si trovano altri interessanti articoli: P. G. Jansen, *Calì, la «sultana del Cauca»*; A. A. Guffanti, *Le possibilità idroelettriche dell'Uruguay;* F. Orteis, *Rio de Janeiro com'era nel passato e com'è oggi;* G. V. Callegari, *Suppellettile precolombiana del Museo nazionale d'antropologia ed etnologia di Firenze;* U. Tegani, *Tres Lagôas nel Matto Grosso;* B. Zuculin, *Uccelli e fiori del Chaco;* B. Maineri, *La bandiera argentina e l'Italia;* u. t., *Capitan Pastene.* La seconda metà della Rivista, dedicata alla descrizione di cose e attività della nostra Patria, contiene un interessante studio di G. Guerra sulla *Bonifica cremonese-mantovana;* segue: A. Iacono, *La necropoli siracusana di S. Giovanni;* Spectator, *Dall'Istria a Cherso a Lussino, lungo il Quarnaro;* R. Giovannetti, *Il Broletto di Novara;* S. Lunelli, *Il santuario di S. Francesco a Paola;* O. Samengo, *Alpi Giulie.* Chiude un nutritissimo notiziario di carattere prevalentemente economico con particolare riguardo agli scambi commerciali tra l'Italia e l'America Latina.

L'abbonamento annuo a *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* costa: per i Soci del T. C. I., **L. 25,50** in Italia e Colonie, **L. 50,50** all'Estero; per i non Soci, rispettivam. **L. 30,50** e **L. 55,50.**

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Gli infortuni stradali e la psicotecnica - Echi di un Congresso.

Dal 5 al 7 aprile si è tenuto in Roma, alla sede della Confederazione Nazionale Fascista dei Trasporti terrestri e navigazione interna e sotto l'autorevole presidenza di S. E. Bottai, dell'On. Marchi, Presidente della Confederazione dei trasporti terrestri e del Prof. Foà, Presidente della Soc. Ital. di Medicina Sociale, il Congresso della psicotecnica applicata alla prevenzione degli infortuni stradali.

L'infortunio è stato analizzato da valenti esperti, con riferimento alle varie cause determinanti, così in rapporto alle *persone* (autisti, tranvieri, ferrovieri, ciclisti e pedoni) come alle *cose* (autoveicoli, motociclette e biciclette, tranvie e ferrovie, strade, segnalazioni). Per quanto riguarda le persone, lo studio dei relatori del Congresso si è soffermato particolarmente ad esaminare l'opportunità che il conducente di veicoli veloci sia sottoposto a visita con criteri di particolare rigore, perchè gli studi statistici hanno convinto che una delle cause preponderanti dei sinistri stradali si deve ricercare nella incompetenza tecnica, fisica e morale dei conducenti.

Non è stato trascurato lo studio del comportamento del pedone, attribuendosi gran parte degli infortuni stradali anche all'indisciplina o all'incomprensione di questo.

Interessanti relazioni sono state presentate inoltre intorno alle strade ed alla importanza delle segnalazioni, con speciale riferimento ai passaggi a livello.

La questione delle segnalazioni acustiche e luminose è stata analizzata con grande competenza, considerando, sulla base di statistiche, che molti sinistri hanno la loro causale nel difetto dei sistemi attuali di segnalazione.

Non poteva il Congresso trascurare la questione dei rumori, che tanto ha appassionato la stampa e l'opinione pubblica.

In relazione agli studi di cui sopra si sono votati diversi ordini del giorno, che sono stati presentati a S. E. Alfieri, che ha chiuso con un dotto discorso i lavori del Congresso.

La conclusione del Congresso si è espressa attraverso diversi voti, che si possono così riassumere:

a) *Voto di carattere generale:* che sia fondato un Istituto per la prevenzione degli infortuni del traffico stradale, quale organo di consulenza nonchè di coordinamento e di propulsione sperimentale per lo studio della risoluzione dei problemi che derivano dai rapporti tra strada, veicolo e utente;

b) *Per i pedoni:* che, secondo l'iniziativa già presa e svolta con felice risultato nei confronti dei giovani dall'Opera Nazionale Balilla, sia dato il più largo sviluppo in ogni categoria di cittadini, a tutte le forme di propaganda intesa a facilitare l'adattamento degli utenti della strada alle esigenze del traffico veloce, diffondendo la conoscenza delle norme di circolazione e del buon comportamento nelle varie contingenze del traffico urbano ed extra-urbano;

c) *Per i conducenti:* che fra i requisiti da accertarsi negli aspiranti alla guida di autoveicoli debba essere compresa, in via complementare ai normali esami medici, la determinazione delle attitudini dal punto di vista psicotecnico ai fini della prevenzione degli infortuni; per gli aspiranti conducenti in servizio pubblico, le visite mediche dovrebbero praticarsi a cura di uffici sanitari collaterali all'ispettorato generale ferrovie, tramvie, automobili;

d) *Per le scuole di guida:* che ai conducenti provenienti da scuole di guida legalmente riconosciute, siano attribuite particolari agevolazioni in confronto di quelli provenienti dall'insegnamento di scuole non controllate dallo Stato;

e) *Per le biciclette e motoleggere:* che sia resa obbligatoria l'illuminazione posteriore delle motoleggere e delle biciclette e che le motoleggere siano munite di targa di riconoscimento;

f) *Per i passaggi a livello:* che sia ripristinato l'obbligo per i conducenti di fermarsi prima di impegnare i passaggi a livello incustoditi; che venga aumentata la visibilità dei sistemi di chiusura dei passaggi a livello custoditi;

g) *Per le locomotive:* che venga esperimentata una segnalazione acustica di marcia, mediante suono ritmico di campana, allo scopo di segnalare l'approssimarsi del treno; e che sulle locomotive venga esperimentata, nelle ore notturne, l'adozione di un fanale anteriore a colore, oltre quelli di prescrizione, od anche un sistema di illuminazione verticale verso l'alto;

h) *Per l'alcoolismo:* che nei confronti così dell'investitore come dell'investito siano applicati rigorosi ed immediati accertamenti in caso di investimento, per l'esame della ricorrenza o meno dell'alcoolismo come fattore causale o concausale dell'infortunio stradale;

L'ALFA ROMEO 8 c. Gran Sport guidata da Borzacchini-Bignami vincitrice assoluta della VI Coppa delle Mille Miglia

Batte tutti i records alla

VI COPPA DELLE MILLE MIGLIA

Classifica Generale:

1º BORZACCHINI-BIGNAMI .. .. su **ALFA ROMEO 8 c.** in ore 14.55' 19" 2/5 alla media di Km. 109,884

2º TROSSI-BRIVIO .. .. su **ALFA ROMEO 8 c.**

3º On. SCARFIOTTI-D'IPPOLITO su **ALFA ROMEO 6 c. 1750 Gran Sport** alla media di Km. 104,142

4º MINOIA-BALESTRIERI .. .. su **ALFA ROMEO GUIDA INTERNA 6 c. Gran Turismo Compressore** alla media di Km. 96,964

5º CARRAROLI-GHERSI M. .. .. su **ALFA ROMEO 8 c.**

6º GIULAY-VENTURI .. .. su **ALFA ROMEO 6 c. 1500 Gran Sport** alla media di Km. 95,589

7º SANTINELLI-BERTI .. .. su **ALFA ROMEO 8 c.**

9º LURANI-CANAVESI .. .. su **ALFA ROMEO 6 c. 1500 Gran Sport**

10º GAZZABINI-On. DIAZ .. .. .. su **ALFA ROMEO 6 c. 1750 Gran Sport**

11º BOTTONI-COMOTTI .. .. su **ALFA ROMEO 6 c. 1750 Gran Sport**

12º COBIANCHI V.-COBIANCHI G. su **ALFA ROMEO 6 c. 1750 Gran Sport**

TUTTI CON **"SHELL DYNAMIN"**

L'ALFA ROMEO 6 c. Gran Turismo Compressore - Guida Interna Aerodinamica, guidata da Minoia-Balestrieri, vincitrice nella Categ. "Guide Interne" alla VI Coppa delle Mille Miglia

Hanno contribuito all'affermazione: Gli Acciai Nazionali COGNE – l'Olio REINACH "OLEOBLITZ-SPORT" – le Candele CHAMPION – gli impianti elettrici BOSCH – i carburatori MEMINI – le batterie TUDOR – le guarnizioni per freni e frizione FERODO – i comandi SBIVA per fari – Carrozzeria TOURING Carrozzeria ZAGATO

SOC. AN. ALFA ROMEO - MILANO

CAPITALE L. 80.000.000 INTERAMENTE VERSATO

DIREZIONE E OFFICINE DI COSTRUZIONE: VIA M. U. TRAIANO, 33

i) *Per la legislazione:* che venga abolita la presunzione di colpa a carico dei conducenti nonchè il principio dell'inversione dell'onere della prova e che cause e circostanze degli investimenti siano accertate in modo sollecito e completo dagli organi giurisdizionali, concedendo con facilità copia degli atti ufficiali raccolti; che sia istituito presso l'Istituto centrale di statistica un casellario degli infortuni determinati da veicoli rapidi, sì da poter ritrarre dati e circostanze relative ai conducenti al momento dell'incidente.

Come si vede, nessuno dei problemi interessanti la circolazione è stato trascurato: si è gettato il seme per interessanti discussioni, e per la fattiva e concreta realizzazione della prevenzione degli infortuni stradali in vista dell'importante aumento del nostro traffico.

Facilitazioni per lo sbarco e la circolazione delle automobili straniere in Italia.

Il Ministero delle Comunicazioni, d'intesa coi Ministeri dell'Interno, degli Esteri e delle Finanze, con circolare in data 23 febbraio 1929 (Ispettorato Generale Ferrovie, Tranvie e Automobili - Div. IV), N. 3319, disponeva che gli automobilisti stranieri che sbarcassero nei porti italiani sprovvisti del Certificato internazionale di via e che transitassero nel Regno per ragioni turistiche con automobili in importazione temporanea o nuove di fabbrica acquistate in Italia, potessero immatricolare le loro automobili nel Regno ed ottenere la licenza italiana di circolazione per queste, e le patenti di abilitazione italiana per i loro conducenti, esibendo alle Prefetture, o direttamente o per il tramite di un Ente o di un'Associazione turistica, i documenti rilasciati dalle autorità del Paese di origine, nonchè le traduzioni di tali documenti, debitamente vidimate dalle competenti Autorità consolari italiane, e un certificato delle Autorità stesse.

Con circolare 3 luglio 1931, N. 12450, il Ministero delle Comunicazioni avvertiva però essersi rilevato che in pratica la presentazione della traduzione dei documenti stranieri e del certificato delle autorità consolari italiane, aveva spesse volte costituito un non lieve ostacolo al pronto svolgersi delle pratiche per il rilascio dei documenti internazionali di circolazione, e di conseguenza alla importazione turistica delle automobili. Il Ministero suddetto, d'intesa con quelli dell'Interno, delle Finanze e degli Esteri, e col R. Commissariato per il Turismo, disponeva perciò che in sostituzione della traduzione dei documenti di cui sopra e del certificato consolare, fosse esibita una dichiarazione rilasciata dalle associazioni turistiche riconosciute o dai loro delegati all'estero, le quali, nel rendersi garanti verso le RR. Autorità che tanto i conducenti che gli autoveicoli sono provvisti dei relativi documenti di circolazione prescritti nei rispettivi Paesi di origine, garantiscono inoltre l'autenticità dei documenti stessi.

Gli uffici del Touring Club Italiano, dell'Ente Nazionale delle Industrie Turistiche e le sedi e sezioni del Reale Automobile Club d'Italia sono autorizzati a rilasciare tale dichiarazione. Questi Enti, per accordi con le Associazioni Turistiche e con gli uffici corrispondenti all'estero, riceveranno tutti i dati necessari per poter compilare la dichiarazione e la domanda da presentare alle Prefetture anche prima dell'arrivo in Italia degli interessati. Allo scopo di rendere più spedita la procedura, le RR. Prefetture sono autorizzate a rilasciare senz'altro sulla presentazione della domanda da parte del Touring, dell'E.N.I.T. o del R.A.C.I., redatta secondo uno speciale modulo, la licenza di circolazione, la patente di guida, il certificato internazionale per autoveicolo ed il permesso internazionale di guida, e consegnarli all'Ente che ha presentato la domanda e la dichiarazione, con la riserva che i documenti non saranno consegnati ai richiedenti dagli Enti suddetti, se non dopo aver preso visione dei documenti rilasciati dai Paesi di origine e dopo aver accertato che essi sono in regola. Della consegna e dell'esame dei documenti si rendono naturalmente responsabili le associazioni stesse.

In tal modo gli automobilisti stranieri potranno, al loro sbarco, ottenere subito i documenti che a loro necessitano per entrare e circolare nel Regno.

Si avverte che di tali facilitazioni possono fruire non solo gli stranieri, ma anche i cittadini italiani residenti all'estero, che vengono in Italia per un breve soggiorno, nei limiti di tempo stabiliti dalle disposizioni vigenti per la temporanea importazione di automobili.

Si rammenta altresì che le stesse facilitazioni furono accordate per i motociclisti stranieri residenti all'estero, con circolare del Ministero delle Comunicazioni in data 18 luglio 1930.

Ognuno comprende quanto opportune siano queste concessioni con cui il Governo Nazionale intende favorire e facilitare il turismo automobilistico degli stranieri verso il nostro Paese.

L'esportazione automobilistica italiana nel 1931.

L'esportazione di autoveicoli dall'Italia — secondo i dati comunicati dall'Istituto Nazionale per l'Esportazione — è ammontata durante lo scorso anno a circa 12 mila unità, per un valore complessivo di circa 154 milioni di lire.

Tutti indistintamente i paesi esteri, ad eccezione dell'U.R.S.S., hanno ridotto nel 1931 il numero di macchine italiane assorbite a causa soprattutto della depressione economica generale che ha fortemente ridotto la capacità d'acquisto dei mercati ed ha determinato nuovi ostacoli all'importazione (aumento di dazi, estensione del sistema di contingentamento, regolamentazione delle valute, ecc.).

Le correnti della nostra esportazione automobilistica che nel 1931 hanno dimostrato una maggiore sostenutezza rispetto agli anni precedenti, sono quelle rivolte verso la Francia,

il Marocco, l'Olanda, la Svizzera, l'India Britannica e l'Unione Sud Africana, come è dato di rilevare dalla seguente tabella, tratta dalle nostre statistiche ufficiali:

Paesi di destinazione:	Numero di macchine esportate		
	1929	1930	1931
Austria	293	361	203
Belgio	888	785	492
Cecoslovacchia	537	458	58
Danimarca	136	156	84
Francia	3.111	3.513	3.234
Germania	3.219	2.364	975
Gran Bretagna	1.161	1.116	370
Grecia	94	489	189
Irlanda	94	119	71
Jugoslavia	177	189	35
Norvegia	66	78	43
Olanda	451	374	290
Polonia	456	273	70
Portogallo	183	217	84
Romania	348	281	88
Spagna	1.575	1.341	361
Svezia	265	270	198
Svizzera	1.381	1.733	1.253
Ungheria	272	139	39
U.R.S.S.	472	764	952
Giappone	41	96	12
India britannica e Ceylon	1.366	988	647
Indie orientali olandesi	629	638	347
Stabilimenti dello Stretto	837	494	114
Turchia asiatica	107	96	5
Australia	535	115	2
Unione Sud Africana	288	236	203
Algeria	201	152	93
Egitto	894	370	138
Marocco	362	341	232
Tripolitania e Cirenaica	342	222	147
Argentina	719	585	215
Brasile	600	256	163
Altri paesi	1.600	1.126	535
Totali	23.700	20.735	11.942

Le contrazioni più sensibili si sono verificate nei paesi che furono più gravemente colpiti dalla crisi e che hanno pertanto diminuito maggiormente le loro importazioni di autoveicoli.

A dimostrare come la crisi investa tutti i paesi, diamo la seguente tabella nella quale sono riportati i dati dell'esportazione di autoveicoli dei principali paesi produttori durante l'ultimo biennio colla variazione percentuale, sia in quantità sia in valore, segnata nel 1931 rispetto al 1930. Fa eccezione la Germania, che ha visto crescere sensibilmente la sua esportazione.

	Esportazione		Variazione percentuale
	1930	1931	
Stati Uniti:			
N.	237.630	128.357	— 45 %
Migl. $	161.894	74.132	— 54 %
Canadà:			
N.	44.553	13.813	— 70 %
Migl. $	20.386	5.792	— 71 %
Italia:			
N.	20.735	11.942	— 42 %
Migl. Lit.	289.693	153.811	— 47 %
Inghilterra:			
N.	29.978	24.421	— 19 %
Migl. Lst.	6.697	4.512	— 32 %
Francia:			
N.	31.158	26.318	— 16 %
Migl. Frs.	958.000	657.172	— 31 %
Germania:			
N.	5.665	11.220	+ 97 %
Migl. Mk.	36.986	44.314	+ 19 %

Il traghetto delle autovetture da Intra a Laveno.

Il 21 aprile u. s. è stato ripristinato il servizio traghetto per autovetture tra gli scali di Intra e di Laveno sul Lago Maggiore col seguente orario: partenze da Laveno 8, 10, 14.10, 18.5. Festivo 11.30. 19.10 (fino al 30 giugno; giornaliera dal 1° luglio), 20.10 (dal 1° luglio al 31 agosto) oltre le corse normali. Da Intra alle 7.25, 9.10, 13.30, 17. Festivo 10.30, 18.35 (fino al 30 giugno; giornaliera dal 1° luglio), 19.40 (dal 1° luglio al 31 Agosto) oltre le corse normali. Sono ammesse al trasporto le vetture da turismo di qualunque tipo, di peso non superiore a q.li 21 e di lunghezza totale non superiore ai m. 5.50.

La traversata semplice costa L. 25; andata e ritorno L. 40. Il biglietto dà diritto al trasporto gratuito del solo conducente della vettura; gli altri passeggeri dovranno pagare il biglietto a tariffa ordinaria di II classe.

La produzione automobilistica Europea nel 1931.

Stando a una stima dell'*American Automobile* la produzione europea di autoveicoli sarebbe ammontata lo scorso anno a 545.385 unità, in confronto a 583.107 nel 1930 e 650.000 nel 1929.

Nel complesso quindi la produzione dei paesi europei si è mantenuta, durante il 1931, abbastanza sostenuta avendo segnato una contrazione del 6,5 % rispetto al 1930, mentre la produzione nord-americana si sarebbe contratta, come già informammo, di poco meno del 30 %.

I dati della produzione europea dello scorso anno sarebbero, in base alla fonte sopracitata, i seguenti:

	Totale autoveicoli	Automobili	Autocarri
Austria	4.900	3.200	1.700
Belgio	4.580	3.800	780
Cecoslovacchia	17.850	15.150	2.700
Danimarca	150	—	—
Francia	175.000	150.000	25.000
Germania	64.500	55.000	9.500
Inghilterra	225.000	160.000	65.000
Italia	25.000–27.500	—	—
Svezia	2.375	700	1.675
Svizzera	1.130	150	980
U.R.S.S.	23.400	—	—
Altri paesi	1.500	—	—
Totale	545.385	388.000	107.335
Produzione 1930	583.107	440.091	131.316
» 1929	650.000	—	—
» 1928	589.900	—	—
» 1927	574.000	—	—

Da tali dati sono però escluse le macchine montate nelle sussidiarie europee della Ford, General Motors e delle altre Case costruttrici nord-americane.

Come si vede, l'Inghilterra è in testa per la produzione del 1931. Secondo le stime del «Motor Trader» essa ammonterebbe precisamente a 160.460 macchine, con una diminuzione del 4 % sulla produzione del 1930 che fu di 167.290. É degna di nota la forte partecipazione delle vetturette non oltre i 10 HP.

TURISMO

Crociere estive sul Mediterraneo.

La Società « Italia » ha indetto per la prossima estate una serie di crociere sul Mediterraneo, adibendovi la magnifica nave *Conte Verde*. Per una di esse, la « Crociera di Levante », il Touring ha preso accordi con la società stessa, per offrire ai propri Soci la possibilità di parteciparvi nel modo più completo e felice, come può vedersi a pag. 434 e seguenti di questo stesso fascicolo.

Vogliamo ora dare un brevissimo cenno delle altre manifestazioni del genere indette dalla Società « Italia »: dall'11 al 16 luglio avrà luogo una « Crociera Tirrenica » con itinerario Genova-San Remo-Napoli-Capri-Viareggio-Rapallo-Genova (miglia 797); dal 4 al 9 agosto una « Crociera Adriatica » sul percorso Venezia-Trieste-Brioni-Abbazia-Zara-Venezia (miglia 416); dal 14 al 22 agosto, la « Crociera del Periplo Italico » sull'itinerario Venezia-Brioni-Abbazia-Zara-Isole Tremiti-Siracusa-Palermo-Napoli-Capri-Viareggio-Rapallo-Genova (miglia 1557).

Verranno effettuate nei vari porti di approdo, gite a terra, la cui partecipazione è però facoltativa. Le crociere possono essere iniziate oltrechè dai porti capolinea di Genova e Venezia, da qualunque altro porto toccato nel corso dell'itinerario. Così pure il viaggio può essere abbreviato a piacere del turista terminando in qualunque dei porti intermedi. Il Ministero delle Comunicazioni ha concesso il ribasso del 50 % per i viaggi d'andata e ritorno di I e II classe, tra qualunque stazione del Regno ai porti d'imbarco e di sbarco.

Agevolazioni alle comitive di turisti maltesi in Italia.

A favore delle comitive di turisti maltesi che intendessero venire in Italia per scopo turistico e di studio, sarà accordata la riduzione del 50 per cento sul prezzo della tariffa ordinaria differenziale.

E' necessario però che ogni volta si inoltri una domanda per ogni comitiva, facendo conoscere il preciso itinerario, le stazioni di confine e di sbarco, di entrata e di uscita dall'Italia, la data in cui si effettuerà il viaggio ed il numero dei viaggiatori distinti per classe.

Facilitazioni agli stranieri per la dichiarazione di alloggio negli alberghi.

Il Ministero dell'Interno ha inviato ai prefetti disposizioni concernenti la dichiarazione che i cittadini stranieri debbono fare su apposita scheda all'atto di prendere alloggio in uno dei nostri alberghi.

Il Ministero ha stabilito che d'ora in avanti, nelle schedine di notifica delle persone alloggiate, allorchè si tratta di stranieri, gli esercenti dovranno essere tenuti a scrivere soltanto i dati che si desumono dai passaporti, restando facoltativi gli altri contemplati dal modulo in vigore. Viene così semplificata notevolmente anche questa formalità, non sempre ben accetta dai turisti, e che toglie agli ospiti il fastidio di fornire indicazioni spesso superflue.

Il controllo dei passaporti al valico stradale di Ponte Chiasso.

La Direzione Generale della P. S., accogliendo le premure del Commissariato per il Turismo, ha disposto, allo scopo di rendere più spedito il controllo dei passaporti al valico di frontiera di Ponte Chiasso, che per tutta la stagione estiva, limitatamente alle ore diurne, restino aperti entrambi i cancelli di quel transito, e non uno soltanto, come in passato avveniva.

Inoltre, per meglio regolare e disciplinare il movimento automobilistico particolarmente intenso nella stagione estiva, è stata richiesta l'istituzione di un servizio di vigili urbani.

Sono state anche impartite particolari istruzioni perchè le operazioni di controllo si svolgano con la maggiore speditezza possibile.

Facilitazioni agli stranieri diretti alle nostre stazioni termali.

Riteniamo opportuno ricordare che il Ministero delle Comunicazioni, per interessamento del Commissariato per il Turismo, ha stabilito che dal 16 maggio al 31 ottobre, sia effettuata una riduzione del 50 per cento sulle tariffe ordinarie dai transiti di confine, agli stranieri che si rechino in Italia allo scopo di frequentare le principali nostre stazioni termali.

Le stazioni per le quali è prevista la concessione sono le seguenti: Salsomaggiore, Montecatini, Fiuggi, S. Pellegrino, Agnano, Acqui, St-Vincent, Levico, Chianciano ed Abano.

Manifestazioni Turistiche Regionali.

PRIMAVERA TORINESE.

Mentre questa Rivista va in macchina, è in pieno sviluppo la « Primavera Torinese », la quale, a dispetto del calendario, s'è iniziata il 12 marzo con la Fiera regionale del Ciclo e Motociclo, e si chiuderà alla fine di giugno col Torneo Internazionale di Tennis.

Un complesso di manifestazioni varie e attraenti — gymkana automobilistica, concorso di eleganza per automobili, tiro al piccione, gare calcistiche, mostra del giornalismo, esposizione d'arte, ecc. — hanno richiamato nella nobile capitale piemontese, a cui la primavera conferisce già un proprio fascino particolare, schiere di turisti convenuti da ogni parte del Regno e anche dall'estero. Mentre si stanno svolgendo le manifestazioni della seconda metà di maggio — mostra della Moda, raduno interregionale Pediatrico, esposizione di Floricoltura, giornata aviatoria,

...interregionale Chirurgico — crediamo opportuno dare più diffusa notizia delle manifestazioni che avranno luogo nel mese di giugno: dal 29 maggio al 12 giugno, Fiera Vittoriana al Borgo Medioevale; 4-5 giugno, Congresso dei pionieri dell'Automobile Club di Torino; 4-5 giugno, Concorso internazionale motonautico sul Po; 5 giugno, corsa automobilistica in salita, Gran Premio Principe [illegible] all'Ippodromo di Mirafiori, gare di tennis Coppa Davis allo Stadium, mostra della caricatura al Circolo degli Artisti; 5 sera, gran festa notturna, concorso di fuochi artificiali; 4-12, concerti orchestrali e spettacoli classici all'aperto, al Castello del Valentino; 11-12, regate nazionali preolimpioniche a remi nel Po; 5-12-19-26-29, corse di cavalli all'Ippodromo di Mirafiori; 24, feste popolari di Torino; 28 e seguenti, X Torneo internazionale di tennis al Tennis Club Juventus.

Le Ferrovie dello Stato accordano le seguenti riduzioni: del 50 % dal 12 maggio al 17 giugno, del 30 % dal 18 giugno al 5 luglio. All'atto della timbratura del biglietto ferroviario negli appositi chioschi del Comitato, alle stazioni di Porta Nuova e di Porta Susa, viene rilasciata una tessera gratuita che dà diritto a speciali agevolazioni durante la permanenza a Torino, e precisamente: riduzioni del 20 % sulle manifestazioni di cui sopra; riduzione del 20 % in tutti i teatri e cinematografi e all'ippodromo di Mirafiori; visite gratuite ai Musei Civici e alla R. Palazzina di Stupinigi.

La stessa tessera dà poi diritto, dal 12 maggio al 17 giugno, alla riduzione del 30 % sulle linee aeree Torino-Milano-Roma delle Avio-linee Italiane, e alla estrazione di 16 importanti premi, tra cui sono due automobili, una motocicletta, una pelliccia per signora, un pianoforte, una camera da letto, una sala da pranzo, un apparecchio radio, un Atlante Internazionale del T. C. I., ecc.

« Giugno Triestino ».

Anche quest'anno Trieste avrà durante il mese di giugno un attraentissimo programma di manifestazioni musicali, folcloristiche, d'arte e di sport. Per la bellezza delle giornate solatie e per la costante mitezza del clima triestino il mese di giugno è senza dubbio il più adatto per lo svolgimento di spettacoli e di gare quasi tutti all'aperto nella cornice naturale della meravigliosa riviera adriatica e sui poggi fioriti ed ombrosi che coronano Trieste.

« Giugno Genovese », « Sagra dei Motori » e varie altre iniziative.

Tra quel complesso di manifestazioni che vanno sotto il nome di « Giugno Genovese » e che si svolgeranno dal 5 giugno al 6 luglio per iniziativa dell'Associazione per il Turismo Ligure, è compresa anche un'imponente Sagra dei Motori.

L'Associazione stessa, col consenso del Comune di Genova, ha deciso inoltre di collocare in tutti i punti di principale accesso alla città delle grandi tabelle in quattro lingue per i turisti, tabelle nelle quali saranno indicati tutti i differenti itinerari per attraversare Genova nelle sue strade a mare, a centro e a monte. Oltre a ciò verranno costruiti degli speciali chioschetti portanti sulle pareti esterne la riproduzione della pianta della città. Entro il 1932 sarà poi iniziato dall'Associazione il servizio di statistica dei turisti italiani e stranieri che giungono a Genova e nei centri turistici della provincia, allo scopo di seguire l'andamento del flusso turistico, stabilire le migliori correnti di provenienza, e trarre da tutto ciò elementi per favorirne l'incremento.

Verrà infine organizzato un concorso per il miglioramento degli alberghi in provincia e, in accordo col Comune di Genova e con l'Automobile Club, un concorso di estetica e conforto dei taxi, dotando inoltre di speciale contrassegno i conducenti di autopubbliche che parlano lingue straniere.

Per il « Giugno Genovese » le FF. SS. accordano lo sconto del 50 % dal 5 giugno al 6 luglio.

Facilitazioni di vario genere ai visitatori di Napoli.

Il Ministero delle Comunicazioni ha concesso le seguenti riduzioni ferroviarie per Napoli: del 30 per cento dal 20 al 30 giugno, e dal 5 al 26 settembre. I biglietti di andata e ritorno a riduzione sono validi 5 giorni se distribuiti dalle stazioni della Campania e 15 giorni se distribuiti dalle altre stazioni.

Oltre a queste agevolazioni ferroviarie, i turisti che visiteranno Napoli nei mesi di maggio, giugno e settembre fruiranno di nuove importanti facilitazioni. Essi potranno fruire di notevoli sconti sulle tariffe di tutti i mezzi di comunicazione marittimi e terrestri della Provincia, nonchè sul costo dei biglietti di teatri e di cinematografi. Esibendo il biglietto ferroviario a riduzione, verrà fornito, al tenue costo di lire cinque, dalle agenzie di viaggi o dall'apposito ufficio del Comitato Turistico di Napoli (presso Palazzo della Borsa) un blocchetto di tagliandi, ognuno dei quali darà diritto ad una particolare agevolazione.

Autoservizi di gran turismo in Toscana e nel Lazio.

Una importante autolinea, gestita dalla S. I. T. A., collega Perugia con Siena. Il servizio è trisettimanale; le partenze hanno luogo da Perugia ogni martedì, giovedì e domenica alle ore 8 con arrivo a Siena alle ore 12; partenza da Siena alle ore 16 e arrivo a Perugia alle ore 20. Come si vede, un viaggio di 4 ore, in torpedoni di lusso confortabilissimi, attraverso paesaggi variati e suggestivi.

Siena, inoltre, è allacciata a Firenze, da un altro autoservizio di gran turismo pure della S.I.T.A. Le partenze da Firenze hanno luogo nei giorni di lunedì, giovedì e sabato alle ore 8 con arrivo a Siena alle ore 10, ripartendo per Firenze alle ore 16, via S. Gimignano, dar modo ai turisti di visitare, dalle ore 17 alle ore 18, quella importante città rientrando a Firenze alle ore 20,

Agfa-Leica-Film
Agfa Feinkorn-Film Patrone
Ultra-Rapid
Agfa Isochrom-Film Patrone
Ultra-Rapid
Agfa Superpan-Film Patrone
Agfa
IL FILM IDEALE
PER LA CAMERA LEICA
Il nuovo chassis Leica Agfa, si può caricare immediatamente senza l'uso di chassis speciali, è questo il suo grande vantaggio. Il prezzo degli chassis con pellicola grana fina ed Isochrom, è di Lit. 14,30 e con pellicola Superpan Lit. 16.
Per ulteriori spiegazioni rivolgersi alla
S. A. PRODOTTI FOTOGRAFICI AGFA
Piazza Vesuvio N. 7
MILANO

Prezzi: Perugia-Siena o viceversa L. 65 - A. R. L. 110; Firenze-Siena L. 30 - Siena-Firenze L. 40 - A.R. L. 60 con servizio di guida e ingressi ai principali monumenti di Siena e Perugia.

Questi due importanti servizi oltre che congiungere le tre nobili città che hanno tanti interessi comuni di storia e di arte, permettono al turista munito del biglietto per l'autoservizio Roma-Firenze-Venezia di abbreviare o di prolungare a suo piacimento il soggiorno prescritto dall'orario e di effettuare il viaggio da Roma a Firenze anche in 4 o 5 giorni.

Altri importanti autoservizi, pure gestiti dalla S. I. T. A., sono stati iniziati nel Lazio. Un servizio di gran turismo, permette oltre alla visita di Tivoli, anche quella di Subiaco. Le partenze avverranno alle nove di ogni domenica da piazza Esedra con ritorno da Subiaco alle ore 19. Il prezzo del biglietto di andata e ritorno è di L. 38.

Si è poi ripreso, sempre da parte della S. I. T. A., il servizio che da Roma conduce al Lago di Nemi, allo « Specchio di Diana », ove — come è noto — si recano numerosissimi i forestieri per la visita delle navi imperiali romane. Partendo da Roma (Piazza Esedra) alle ore 9 di ogni mercoledì, si giunge alle 10 a Nemi, ove si sosta un'ora e mezzo; quindi si riparte per Rocca di Papa (sosta dalle 12 alle 16) e infine per Frascati (sosta dalle 17 alle 18); ritorno a Roma per le ore 19. Prezzo della gita: L. 30.

Ogni domenica verrà effettuata, dalle 15 alle 19, una speciale corsa limitata alla sola visita al Lago di Nemi. Prezzo della gita: L. 20.

Le manifestazioni estive della F. I. E.

S. E. l'On. Starace, Presidente della Federazione Italiana dell'Escursionismo, ha stabilito, d'accordo col Direttore Generale dell'O. N. D. e coi Delegati Generali della F. I. E., il seguente programma di attività primaverile ed estiva della F. I. E.:

Un pellegrinaggio a Redipuglia per onorare la memoria del Duca d'Aosta.

La terza adunata nazionale delle staffette ciclistiche della F. I. E. (3 luglio) in occasione del saggio collettivo del quarto concorso ginnico-atletico che avrà luogo allo stadio di Roma con le rappresentanze e i labari di tutte le organizzazioni dopolavoristiche d'Italia.

Un pellegrinaggio a Caprera in occasione della commemorazione del cinquantenario della morte di Garibaldi.

Un'adunata escursionistica nazionale a Taormina per il 26 giugno.

Un'adunata escursionistica a carattere folcloristico in Emilia e Romagna per il ferragosto.

Un'adunata escursionistica internazionale a Monte Nevoso.

L'Ente « Ospitalità Italiana » e il suo nobile intento.

L'Ente « Ospitalità Italiana » sorto per iniziativa e con i contributi della Commissione italiana per la cooperazione intellettuale e del Commissariato del Turismo, sta per iniziare il proprio ciclo di attività.

Come è noto, esso è stato costituito con lo scopo di dare il massimo incremento al turismo intellettuale. L'Ente è in grado di assolvere al compito di informazioni in tutte le materie che lo riguardano e che abbracciano un campo vastissimo, dall'Aeronautica all'Ordinamento Corporativo, dalle arti bizantine agli scavi in corso, dai restauri delle opere d'arte alle Gallerie d'Arte Moderna, ecc., ecc.

Tutto questo materiale informativo è stato registrato e catalogato in appositi casellari che rendono rapido e chiaro il servizio informativo a vantaggio del turista straniero. L'opera dell'Ente non si arresta qui, ma metterà in diretto contatto lo studioso straniero con l'intellettuale italiano. A tale fine in ogni centro di qualche interesse trovasi un comitato o una persona a cui è affidato il compito di accogliere e guidare lo straniero nelle sue ricerche.

Una crociera in America per le Olimpiadi di Los Angeles.

In occasione delle Olimpiadi di Los Angeles la R. Federazione di Canottaggio, ha indetto una Crociera-Viaggio nel Nord America che avrà luogo dal 15 luglio al 31 agosto p. v. La partenza avrà luogo da Genova con il piroscafo *Conte Grande*, l'arrivo a New York, il 25 luglio. Verrà quindi attraversato il continente fino a S. Francisco, con sosta nelle più interessanti località del centro.

Il viaggio di ritorno verrà effettuato via Los Angeles, dove si sosterà quattro giorni, visitando la città del Cinema Hollywood, i Grand Canyon dell'Arizona, Kansas City, ecc., e prendendo imbarco a New York sulla motonave *Saturnia*.

La R. Federazione di Canottaggio è riuscita, mercè le speciali facilitazioni ottenute, a fissare le quote di partecipazione in cifre assolutamente convenienti.

Programma e informazioni potranno essere ottenuti presso tutte le società di Canottaggio e presso la Sede del Comitato Sezionale Lombardo della R. Federazione di Canottaggio in Milano, Via Rastrelli, 20.

La Banca d'America e d'Italia per i servizi turistici.

Com'è noto, la Banca d'America e d'Italia presieduta da S. E. Vittorio Scialoia, tempo addietro organizzò proprî uffici di Navigazione e Turismo, i quali, per essere situati nei locali stessi delle Filiali, costituiscono un complemento dei servizi che l'Istituto rende alla clientela, soprattutto a quella straniera. Perchè la utilità di tale organizzazione continui ad essere assicurata alla Banca, i dirigenti di essa hanno studiato e predisposto la costituzione di una Società Anonima sotto la ragione sociale « Ameritalia Travel Service » la quale limiterà il suo scopo esclusivamente ai servizi inerenti a viaggi e al turismo in generale. Il capitale sarà di un milione di lire e le azioni saranno tutte possedute dalla Banca.

FERROVIE

Conferenza ferroviaria internazionale a Lugano.

Nella seconda metà di aprile si è riunita a Lugano la Sessione annuale dell'Unione Internazionale delle ferrovie, ove sono state discusse ed esaminate — traendone conclusioni da servire di norma per le amministrazioni ferroviarie aderenti all'organizzazione — molte questioni importanti del traffico viaggiatori e merci. Le misure prese o da prendere per difendere le ferrovie dalla concorrenza automobilistica e per trovar modo di conciliare i reciproci interessi della ferrovia e dell'automobile, figuravano in prima linea all'ordine del giorno. Molto ha interessato i delegati intervenuti la questione dei treni popolari, dovuti all'iniziativa italiana e istituiti anche, sia pure in proporzioni minori. in Inghilterra, in Francia e in Ungheria. Una speciale Commissione dovrà studiare gli esperimenti fin qui fatti ed esaminare anche se possa essere consigliabile l'istituzione di treni popolari in servizio internazionale. Fra le questioni nuove che sono state messe allo studio, per la sessione dell'anno venturo vi è l'esame della possibilità di avvicinare le norme del trasporto dei viaggiatori in servizio interno a quelle del servizio internazionale, in modo da eliminare tutte quelle differenze che non siano rese necessarie dalle esigenze particolari di ciascuno dei due traffici. Infine dall'Unione saranno pure studiati i sistemi adottati dalle varie amministrazioni ferroviarie da una parte e dalle imprese automobilistiche dall'altra, per il trasporto con automobili dei viaggiatori muniti di biglietti ferroviari, specialmente nel caso di soppressione di treni viaggiatori.

Le riduzioni ferroviarie estere per la Fiera di Bari.

I Governi delle Nazioni Estere assicurano ai partecipanti alla terza Fiera del Levante di Bari le seguenti agevolazioni:

Ferrovie Confederali Austriache: il 25 % per l'andata e per il ritorno agli espositori, fra il 6 e il 25 settembre; il 50 % per i campioni, nel ritorno, da effettuarsi entro quattro settimane dopo la chiusura della Fiera.

Ferrovie Cecoslovacche: il 33 % ai viaggiatori, anche in transito per le linee cecoslovacche; riduzioni speciali per i campioni, giusta il paragrafo 31 delle tariffe della Repubblica, tanto per l'andata che per il ritorno; validità fra il 31 agosto e il 25 settembre.

Ferrovie Orientali Turche: Per visitatori ed espositori, anche in transito, sulla linea Istanbul-Svilengrand, il 25 %, fra l'1 e il 30 settembre; ritorno gratuito dei campioni a tutto il 31 ottobre.

Ferrovie Elleniche: Per visitatori della Fiera il 30 per cento, fra il 28 agosto e l'1 ottobre; per espositori il 50 %, con eguale validità; per i campioni il 50 % nel ritorno, fra il 15 agosto e il 30 ottobre.

Ferrovie Romene: Per viaggiatori, anche in transito, il 50 % su tutte le classi, per il ritorno; validità fra l'8 e il 26 settembre; per i campioni del pari il 50 % nel ritorno.

Altre riduzioni, molto importanti, sono in corso di concessione.

Estensione del sistema del dirigente unico sulle ferrovie italiane.

Con questo sistema tutto il movimento dei treni su una determinata linea o tratto di linea è diretto da un solo capo-stazione, il quale, servendosi del telefono, segue e dispone, stazione per stazione, la marcia dei treni. Trattasi di una innovazione tecnica di gran valore, la quale permette di realizzare notevoli economie di personale, senza menomare la sicurezza e la regolarità dell'esercizio. Il primo esperimento di dirigente unico è stato eseguito in Italia nel 1926 sulla Fabriano-Urbino. Attualmente ben 50 linee delle Ferrovie dello Stato sono esercitate con tale sistema e di esse più della metà sono state così adattate negli anni 1931 e 1932.

Provvedimenti contro la concorrenza.

In quasi tutti gli Stati sono stati adottati, o sono in corso di adozione, provvedimenti legislativi per regolare in base a nuovi criteri il traffico automobilistico dei viaggiatori e delle merci. Possiamo proprio affermare che questi provvedimenti mirino contro l'automobile, a difesa delle ferrovie? Che le aziende ferroviarie (alle quali è sempre interessato lo Stato, o direttamente o indirettamente a seconda dell'organizzazione ferroviaria in vigore in ogni singolo paese), tendano a difendersi per mantenere il traffico che viene loro sottratto dal mezzo concorrente è naturale: ciò spiega come molte di queste misure siano state o siano richieste con insistenza dalle ferrovie, ma non bisogna neanche esagerare sull'effetto di queste richieste, purchè, a parte la concorrenza, non poche delle misure prese sarebbero forse egualmente venute per regolamentare meglio il traffico automobilistico, dato lo sviluppo preso da questo e i complessi e svariati rapporti che esso è venuto a creare.

Comunque si vogliano valutare le origini di questa nuova legislazione, non sarà superfluo, per trarne utili raffronti, esaminare in una rapida scorsa, come essa si sia venuta formando nei paesi oltre confine, quali effetti abbia avuto nei riguardi delle ferrovie e quali provvedimenti le ferrovie stiano prendendo a propria difesa.

In Germania è già in vigore, da qualche tempo, la nuova legislazione automobilistica. Nel traffico merci, il trasporto con automobili fino a 50 km. non è limitato da alcuna autorizzazione; oltre detta distanza il trasporto automobilistico è invece subordinato ad autorizzazione, salvo per i trasporti per le officine.

E' stabilita anche per le automobili una tariffa per il trasporto delle merci e degli animali, che deve essere osservata dalle imprese di trasporti ed i cui prezzi sono messi in relazione con quelli delle ferrovie. Inoltre è fatto obbligo di usare, anche per i trasporti automobilistici, un documento di trasporto, simile alla lettera di vettura ferroviaria. Nel traffico viaggiatori per le vetture aventi più di 8 posti, compreso l'autista, occorre richiedere una speciale autorizzazione. Le imposte fiscali delle automobili sono state sensibilmente elevate.

D'altra parte le ferrovie germaniche nel trasporto per ferrovia, sia dei viaggiatori sia delle merci, hanno adottato una serie di provvedimenti tariffari per sostenere e combattere la concorrenza anche indirettamente. Per i trasporti di merci si fa largo uso, da qualche tempo, di cassoni mobili: ve ne sono parecchie migliaia. Inoltre è stata seguita, su larga scala, la politica di accordi con imprese camionistiche.

Nella Gran Bretagna fin dal 1930 è entrata in vigore una legge sui trasporti automobilistici, ma sembra che i risultati, in confronto di quel che si sperava di ottenere a vantaggio delle ferrovie, siano stati molto modesti: le ferrovie hanno però adottato, con un certo vantaggio, accordi con le imprese automobilistiche, sovra tutto dopo la soppressione dei treni viaggiatori non rimunerativi sulle linee secondarie e la chiusura di molte stazioni intermediarie. Fino ad oggi, è da ricordare, sono state chiuse al servizio circa 440 stazioni. Sugli orari ferroviari sono indicate con segni speciali le stazioni dove è possibile trovare corrispondenze automobilistiche. Per favorire i trasporti di merci, anche le ferrovie inglesi hanno adottato i cassoni mobili (ne posseggono circa 6000) ed hanno sviluppato largamente il servizio a domicilio nei paesi interni, in modo da assicurare il trasporto da porta a porta. E' stata anche adottata una tariffa speciale per unità (p. e. per collo o per spedizione) in base ad un prezzo medio. Per il trasporto del latte sono state costruite apposite cisterne, riposanti su telai a tre assi e capaci di essere trasferite su trattrici a camions, in modo da essere trasportate tanto per ferrovia quanto per via ordinaria.

In Svizzera è stata votata dall'Assemblea federale una legge speciale sul traffico automobilistico; nel frattempo le ferrovie svizzere hanno adottato nuove facilitazioni per il trasporto dei viaggiatori e sembra che il trasporto delle comitive con le maggiori facilitazioni accordate abbia dato risultati soddisfacenti. Per il servizio merci è stato sviluppato ulteriormente il servizio dei trasporti a domicilio. I tassi di riduzioni ferroviarie delle merci per combattere la concorrenza sono stati aumentati.

In Austria si sta seguendo principalmente la via della cooperazione con le imprese automobilistiche, consistente nella ripartizione degli introiti per alcune linee in concorrenza: anche gli orari e le tariffe sono stabiliti di comune accordo. Intanto nel gennaio ultimo è stata promulgata una legge per il trasporto con automobili: tanto il trasporto periodico dei viaggiatori quanto quello delle merci, è sottoposto a concessione. La ferrovia che verrebbe toccata da una linea automobilistica progettata, ha diritto di pronunziarsi entro un certo termine se intenda essa eseguire lo stesso servizio con sue automobili.

In Ungheria, dall'ottobre 1931, è in vigore una legge speciale per i trasporti automobilistici di interesse pubblico. Intanto, come già in altri paesi, è stata riorganizzata, su nuove basi e con funzioni più estese, una Società di automezzi, allo scopo di sostenere gli interessi delle ferrovie, e questa Società è stata incorporata nelle ferrovie stesse. Anche qui si è maggiormente sviluppato il servizio a domicilio. In materia di facilitazioni per il trasporto dei viaggiatori è da rilevare che, per i viaggi di turisti in gruppi di 4 persone, viene accordata la riduzione del 33 %, e per i gruppi di turisti di almeno 10 persone e con un percorso minimo di 100 km., si accorda la riduzione del 50 %.

Leggi speciali per il traffico automobilistico sono andate in vigore anche in Jugoslavia, nella Lituania, nella Polonia, in Romania e in Olanda. Leggi simili sono in esame nel Belgio, nella Svezia e nella Spagna.

Come si vede, dappertutto s'invoca o è già stato invocato, quando non è venuto d'iniziativa, l'intervento dello Stato come regolatore e moderatore e per una politica unitaria dei trasporti.

La ripresa dei lavori per la ferrovia Fidenza-Salsomaggiore.

Il Ministero del Lavori Pubblici ha deliberato la ripresa dei lavori della ferrovia Fidenza-Salsomaggiore col compimento del terrapieno e delle opere murarie accessorie, dei cavalcavia sulla Via Emilia e sulla provinciale di Salsomaggiore. Sarà inoltre iniziato l'edificio della stazione ferroviaria che sorgerà nella piazza che già si sta sistemando. I lavori importeranno una spesa di varî milioni.

Viaggi aero-ferroviari.

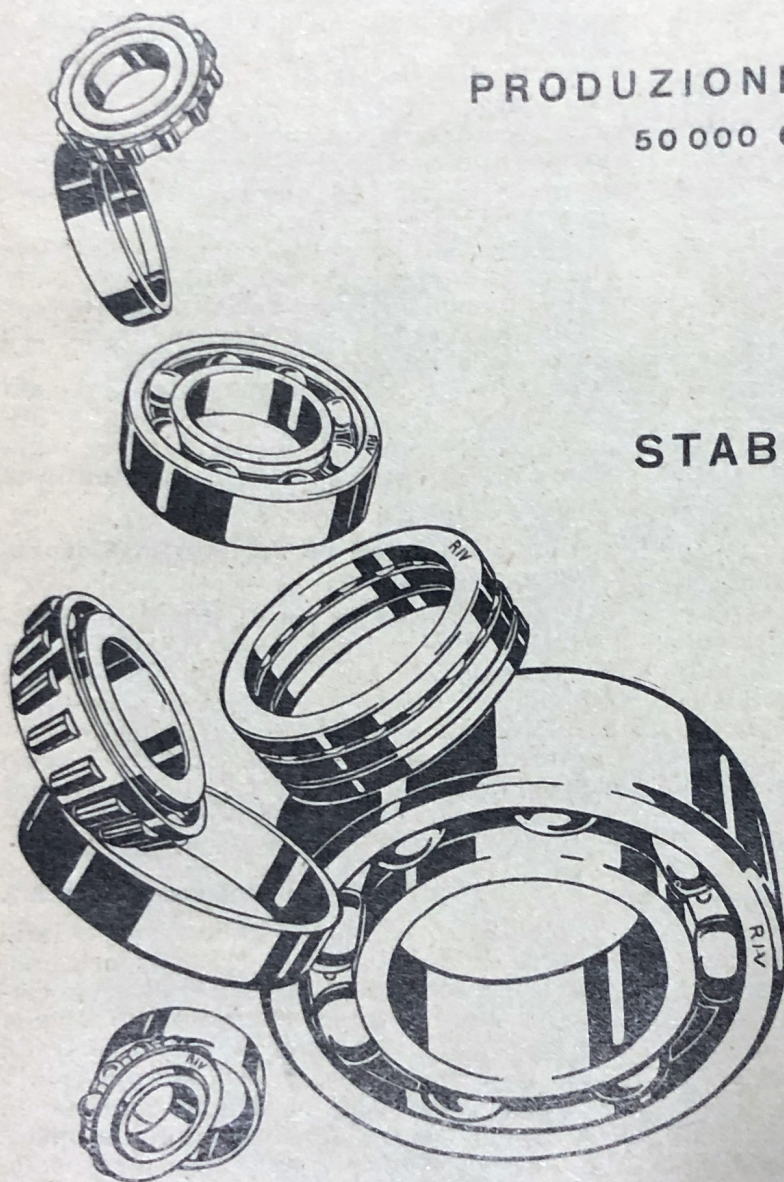
Da tempo fra le Amministrazioni ferroviarie europee e le Compagnie di navigazione aerea affiliate all'International Air Trafic Association (I.A.T.A.) è stato concordato uno schema uniforme di contratto inteso ad assicurare, con le ulteriori stipulazioni tra singole Amministrazioni e Compagnie, la continuazione in ferrovia del viaggio iniziato con gli aeroplani e dovuto interrompere per cause impreviste.

Finora stipulazioni di contratti simili sono già avvenute tra:

le Ferrovie tedesche del Reich e la Luft Hansa;

la Società Nazionale delle Ferrovie belghe e la Sabena;

la Ferrovia dello Stato lituano e la Dern-Luft.

Negoziazioni al riguardo tra Ferrovie e Compagnie aeree sono in corso in Francia, Italia e Russia.

La linea Parma-Spezia elettrificata.

Il 21 aprile scorso è stato inaugurato il servizio completo a trazione elettrica sulle linee: Parma-Spezia (limitatamente al tratto Fornovo-Vezzano, stazione di diramazione della già elettrificata Spezia Pisa) e *S. Stefano-Sarzana.*

I lavori di elettrificazione, compiuti nel volger di circa soli due anni, interessano una lunghezza di linea di km. 95, dei quali quasi 25 in galleria. Il sistema usato è quello con corrente trifase a bassa frequenza, già applicato per la contigua linea Spezia-Pisa, ma, a differenza di questa e delle altre consimili, furono adottate sottostazioni di trasformazione con installazione all'aperto della parte ad alta tensione, rappresentanti una riuscita innovazione nei nostri impianti ferroviari.

Contemporaneamente ai lavori di elettrificazione si sono svolti importanti lavori alla sede ferroviaria, specialmente ai piani di stazione per renderli più ampi e capaci, ed alle travate in ferro, numerose e lunghe principalmente sulla tratta svolgentesi nella valle del Taro, le quali furono tutte sostituite con altre più robuste o con opere in muratura.

Dal nuovo impianto derivano sensibili vantaggi, primo fra tutti, quello di una abbreviazione di percorrenza che va da un totale di 40 minuti circa per i direttissimi, a quasi un'ora per gli accelerati e più per i merci.

Ferrovie metropolitane: 33 milioni di passeggeri, 4 milioni di lettere pneumatiche al mese.

Fra i mezzi di trasporto di cui dispone la capitale tedesca il più vasto per sviluppo di percorsi e per grandiosità di impianti è la cosiddetta «S-Bahn» (Stadt-Bahn), cioè la rete ferroviaria che comprende le linee radiali, di circonvallazione e quelle vicinali in gran parte elettrificate e fornite di ottimo materiale moderno, comodo, elegante. Su questa rete — che è gestita in proprio dalle Ferrovie dello Stato — circola, specialmente nei mesi estivi, un numero gigantesco di passeggeri. Quelli del mese di settembre sono stati 33.066.317.

La rete postale pneumatica di Berlino si sviluppa per ben 370 chilometri (come da Roma a Carrara) ed ha quasi 100 stazioni. Con questo essa viene in testa a tutti gli impianti consimili del mondo. Nell'ultimo esercizio sono state spedite per posta pneumatica e distribuite dal personale 4 milioni fra lettere e cartoline. Inoltre, dalle 100 stazioni sono stati inviati alla centrale telegrafica 3.063.000 telegrammi.

Lo sviluppo delle ferrovie in Europa.

Secondo recenti dati statistici, necessariamente approssimativi, lo sviluppo delle ferrovie nei diversi paesi d'Europa è nel seguente rapporto con la superficie e con la popolazione:

Paesi	Per ogni 100 kmq. di superficie Km.	Per ogni 10.000 abitanti Km.
Belgio	36,5	14,–
Inghilterra	14,2	7,5
Germania	12,4	9,2
Ungheria	10,3	11,2
Francia	9,7	12,–
Austria	8,4	10,8
Italia	6,8	5,1
Polonia	5,–	7,1
Romania	4,1	6,8
Jugoslavia	3,6	8,2
Bulgaria	2,9	5,9
Grecia	2,5	5,2
Turchia Europea	1,5	4,1
Russia Europea	0,4	5,4

Naturalmente — avverte la *Critica* — la consistenza delle ferrovie in ciascun paese va considerata in rapporto alle caratteristiche orografiche ed alle differenze specifiche dei territori e della densità della popolazione.

Effetti della crisi sulle ferrovie.

Da una statistica pubblicata dalle Ferrovie Federali Svizzere si rileva che nel confronto fra le amministrazioni ferroviarie dei vari Stati, le ferrovie degli Stati Uniti hanno subìto nel 1931 le maggiori perdite come introiti. La percentuale di diminuzione in confronto del 1930 è stata del 24 % per i viaggiatori e del 19,7 % per le merci. Subito dopo vengono le Ferrovie germaniche del Reich con una perdita del 14,5 % per i viaggiatori e del 18,8 % per le merci.

NAVIGAZIONE

Il traffico dei porti italiani nel 1931.

Nel nostro numero precedente abbiamo comunicato alcuni dati relativi al traffico portuale italiano nel 1931. Desumiamo ora dati e notizie definitivi dalla relazione presentata dall'On. Italo Bonardi alla Camera, il 30 aprile u. s., per la conversione in legge del R. Decreto 21 dicembre 1931, N. 1592, sulla tassa speciale per le merci provenienti dall'estero che si sbarcano nei porti del Regno.

Il nostro commercio per via mare è andato sempre aumentando nel dopo guerra sino a raggiungere il massimo nel 1929 con un totale di 36.000.000 di tonnellate, dopo di che decresce e nel 1930 segna i 35.600.000 di tonnellate di merci scaricate e caricate. Nel 1931 questo movimento si riduce a 32.400.000 tonnellate. Per quel che riguarda particolarmente le merci provenienti dall'estero e sbarcate nei nostri porti, vediamo che esse raggiunsero nel 1930 un totale di 22.200.000 tonnellate, scendendo poi a 19.600.000 tonnellate nel 1931. Nel primo trimestre del corrente anno 1932 tale diminuzione persiste toccando circa il mezzo milione in confronto dello stesso periodo dell'anno scorso.

Provvide disposizioni ministeriali per la circolazione degli autoscafi.

Diamo atto della importante deliberazione presa dal Consiglio dei Ministri nella seduta del 19 aprile scorso, in riguardo alla circolazione dei motoscafi e delle imbarcazioni a motore.

I capisaldi della nuova legislazione possono così riassumersi:

1° Unificazione delle licenze di navigazione, per cui un'imbarcazione a motore collaudata e immatricolata dai Circoli ferroviari per le acque interne può, senza alcuna ulteriore formalità, circolare nelle acque marittime e viceversa quelle collaudate e immatricolate dalle Capitanerie di porto per le acque marittime sono ammesse a circolare liberamente anche nelle acque interne. Lo stesso si dica per le licenze di abilitazione a condurre motoscafi;

2° Riduzione al minimo dei documenti per il collaudo e l'immatricolazione delle imbarcazioni a motore e riduzione a semplice esame pratico per le licenze di abilitazione a condurre motoscafi in servizio privato;

3° Esenzione da collaudo e immatricolazione nonchè da licenza di abilitazione a condurre per il pilota di tutte le imbarcazioni munite di motore fuoribordo della cilindrata massima di 500 cmc. L'accertamento dovrà essere fatto dai Circoli ferroviari d'ispezione

FELSINA RAMAZZOTTI
CASA FONDATA NEL 1815
F.LLI RAMAZZOTTI S.A. MILANO

e Capitanerie di porto. I motori fuoribordo di cilindrata superiore seguono lo stesso trattamento dei motoscafi; viene però effettuato il collaudo separato di scafo e motore, in modo che uno stesso motore può essere applicato a più scafi o viceversa diversi tipi di motore possono essere applicati a uno stesso scafo;

4° Facilitazioni ai sudditi stranieri per collaudare, immatricolare e circolare con imbarcazioni a motore;

5° Tutte le imbarcazioni da corsa, sia con motore entrobordo sia fuoribordo, purchè regolarmente iscritte nel Registro degli scafi da corsa della Federazione italiana motonautica e portanti sui due fianchi prodieri il numero di immatricolazione loro assegnato e purchè il pilota sia munito della regolare licenza di corridore della F. I. M., potranno circolare senza alcun collaudo o immatricolazione o licenza governativa, come pure senza i prescritti silenziatori durante le gare, gli allenamenti e le prove nelle ore che le competenti autorità governative (Prefetti del Regno) stabiliranno.

Affermazione della nostra Marina Mercantile nel traffico dei porti esteri.

Abbiamo riferito nel nostro numero di maggio del posto eminente occupato dalla bandiera italiana nel traffico portuale del Pireo e di Smirne. Siamo in grado ora di dare notizia di altre affermazioni della nostra Marina Mercantile all'estero.

A Salonicco la bandiera italiana ha tenuto anche nel 1931 il primo posto, fra le marine straniere. Infatti nell'anno passato entrarono nel porto di Salonicco 1010 unità greche, per un tonnellaggio complessivo di tonnellate 497.972; 188 unità italiane, per tonn. 319.670; 105 unità inglesi, per un tonnellaggio di tonn. 199.815; 50 unità americane, per tonn. 165.541; 52 unità germaniche, per tonn. 82.036.

La bandiera italiana è al primo posto anche a Patrasso, nel cui porto sono entrate, nel 1931, 575 navi a propulsione meccanica, di bandiera estera, per complessive tonn. 1.159.339. L'Italia vi occupa il primo posto, con 178 unità, per tonn. 633.805. Seguono, in ordine decrescente, l'Inghilterra, la Jugoslavia, la Germania, la Norvegia, l'Olanda. In quanto alla bandiera nazionale greca, essa ha registrato nel movimento di questo porto in entrata unità 53 per tonn. 137.139, con riferimento solo alle unità a propulsione meccanica.

Anche nel movimento marittimo commerciale degli Stretti (Dardanelli e Bosforo), per l'anno 1931 l'Italia è alla testa con tonn. 5.016.973. Seguono gli inglesi, con tonn. 3.684.132, e subito dopo i greci, con tonn. 3.351.380; vengono poi i norvegesi, con tonn. 1.454.169; i francesi, con tonn. 1.109.469; quindi, in ordine decrescente, i tedeschi gli olandesi, i romeni, i belgi, gli americani, i

russi, gli svedesi, ecc. In complesso il movimento commerciale, per gli Stretti, appare in progresso sugli anni precedenti. Infatti le cifre degli ultimi anni sono le seguenti: 1928 tonn. 9.218.371; 1929 tonn. 12.767.012; 1930 tonn. 17.864.753; 1931 tonn. 19.198.346.

Dal rapporto annuale della Commissione Europea del Danubio relativo al tonnellaggio delle navi a propulsione meccanica che hanno partecipato al movimento fluviale, risulta che nel 1931 la bandiera greca viene alla testa, con tonn. 466.057; segue assai dappresso la bandiera italiana, con tonn. 434.255. Vengono poi l'Inghilterra, con tonn. 369.351; la Romania, con tonn. 125.875; l'Olanda, con tonn. 105.641, ecc.

Anche nel movimento marittimo di Costanza la bandiera italiana occupa il primo posto, seguita dalle marine mercantili inglese, norvegese, romena e greca.

Nonostante la depressione nel traffico marittimo di tutto il mondo, l'aumento nel movimento del porto di Costanza negli ultimi sette anni è stato enorme, essendo salito da 863.566 tonn. nel 1925 a 4.288.345 tonn. nel 1931, di cui tonn. 4.176.606 di esportazioni. Il notevole sviluppo raggiunto da questo porto è determinato da varie ragioni, tra le quali hanno grande importanza le cospicue agevolazioni assicurate dallo Stato romeno alle esportazioni.

La camionabile Genova-Milano-Torino e le esigenze del traffico ferroviario.

Il Capo del Governo ha dato il suo alto consenso al voto emesso dai capi dell'economia genovese per la costruzione di una direttissima camionabile che metta in rapido e comodo collegamento il grande porto mediterraneo con Milano e Torino e con tutta la valle padana. E' stato pertanto costituito un Comitato esecutivo per la redazione definitiva dei progetti. La nuova arteria avrà uno sviluppo complessivo di circa 270 chilometri e una larghezza di dodici metri. La sua pendenza massima sarà del quattro per cento, tale cioè da non creare il minimo ostacolo al traffico degli autoveicoli.

Si comprende facilmente quali vantaggi ne trarrà il traffico degli automezzi riflettendo che, mentre oggi gli autotrasporti che da Genova devono recarsi a Milano e viceversa impiegano tutta una notte a coprire questa distanza, ossia in media dalle nove alle dieci ore, allorchè la nuova arteria sarà compiuta, la stessa distanza potrà essere agevolmente

coperta in meno di cinque ore, mentre le automobili da turismo impiegheranno per lo stesso tragitto circa la metà di tale tempo. Non solo, ma verrà eliminato per gli autocarri, il fastidioso inconveniente attuale, di farsi rimorchiare da due trattrici, che si trovano sempre pronte al valico del Giovi, per superare quella ripidissima salita.

Si calcola che la spesa occorrente supererà di non molto i duecento milioni di lire. Si ritiene che l'esecuzione strettamente materiale della «camionale» non possa richiedere più di due anni.

L'unanime consenso per questa nuova arteria da cui il traffico turistico dalla Riviera a Torino ed a Milano ed a tutte le altre località retrostanti alla Liguria, trarrà benefici incalcolabili, non ha tolto valore e attualità ai voti che da tempo vengono formulati per il miglioramento dei servizî ferroviarî nella stessa zona. Da circa un trentennio si parla della direttissima Genova-Milano, la cui costruzione è stata differita, specialmente per l'altissimo onere finanziario che importerebbe il nuovo traforo dell'Appennino. Assai minore sarebbe invece la spesa per il proseguimento della direttissima da Tortona (il tronco Arquata-Tortona è già in esercizio) a Milano, al quale scopo assai gioverebbe la costruzione sollecita del tronco da Tortona a Milano. Per buona parte di questo percorso camionabile e ferrovia correrebbero parallelamente, sì che potrebbesi pensare, con forte risparmio di spesa, ad una sede unica per entrambe le vie, rendendo possibile anche una non trascurabile economia delle spese di manutenzione, che potrebbe venir affidata ad un unico Ente. L'abbinamento potrebbe avvenire per una notevole lunghezza, certo non inferiore ai 60 km., comprendendo due grandi opere d'arte: i ponti sul Po e sul Ticino, e potrebbe iniziarsi oltre il nodo di Tortona, conservandosi sin presso a Corsico, quasi alla periferia di Milano, pur tenendo presente il futuro allacciamento della linea ferroviaria da un suo punto intermedio con Mortara per il movimento verso il Lago Maggiore e il Sempione.

L'importanza del traffico viaggiatori fra Genova e Milano è dimostrata dai 26 treni diretti che percorrono attualmente quella linea, e questa stessa intensità dimostra che molto opportunamente si provvederebbe ad offrire mezzi più rapidi su vie apposite al collegamento ferroviario delle due metropoli.

La strada automobilistica Lugano-Porlezza.

E' entrato nella sua fase risolutiva dopo 15 anni di trattative il problema della costruzione della strada automobilistica Lugano-Porlezza, che sarà compiuta, a quel che si dice entro il 1933. Il Governo svizzero aveva già accordato, con decreto del 2 dicembre 1930,

il sussidio di oltre un milione di franchi a condizione che i lavori incominciassero solo quando l'Italia si fosse impegnata a costruire il tronco da Albogasio alla frontiera svizzera. Il Ministero italiano ha comunicato recentemente al Consiglio Federale svizzero la sua decisione di procedere alla costruzione di tale tronco.

Nuove strade nel Parmense.

Negli Appennini del Parmense ha avuto luogo l'inaugurazione di un importante tronco stradale fatto costruire dall'Amministrazione provinciale per rendere più agevoli le comunicazioni fra Parma e il grosso centro montano di Bardi. Il tratto già eseguito va da Varsi ai Lamberti, per la lunghezza di tre chilometri e mezzo. Ora la costruzione della strada viene proseguita in senso inverso, cioè partendo da Bardi, per arrivare al torrente Ceno: quivi si costruirà un ponte sul Ceno, quando non si possa utilizzare la diga di sbarramento di un bacino pel quale è in corso la domanda di concessione.

Un'altra opera in corso di esecuzione è il tronco da Rio Barzia al Molino Monti, con ponte sul Ceno, della strada destinata a congiungere Bardi con Borgo Val di Taro. Questa arteria viene costruita in sostituzione dell'antica strada che allacciava i due popolosi centri, ma che è stata sconvolta dalle frane.

E' stato poi inaugurato un ponte sul Taro, a Ghiare di Berceto, il quale consente un incremento di traffici non soltanto provinciali, ma regionali. Il ponte sul Taro a Ghiare di Berceto è la più importante opera eseguita dalla Provincia per la costruzione della strada Fornovo-Campo. Questa strada che, da Fornovo, procede lungo le sponde del Taro e, toccando Citerna, Solignano, stazione di Valmozzola e Ghiare di Berceto, s'innesta alla provinciale per Borgo Val di Taro, nei pressi di Campo, è destinata a creare il collegamento dei Comuni della valle del Taro con Fornovo.

La costruzione del tronco Fornovo-Valmozzola, strada d'accesso ai Comuni isolati di Solignano e Valmozzola, spetta allo Stato, che ha intrapreso recentemente l'esecuzione del tratto da Fornovo a Citerna, mentre alla costruzione del tratto da Valmozzola a Campo provvede la Provincia.

Un nuovo ponte presso Salice Terme.

Si sono iniziati i lavori per la costruzione di un ponte sulla Staffora, che dalla stazione di Salice Terme, fa capo al centro della Stazione di cura. Il Comune di Godiasco e l'Amministrazione autonoma di Salice Terme si sono assunte l'onere della costruzione, per dare maggiore impulso alla Stazione di cura.

SPORT

Olimpiade.

Gli atleti d'Italia saranno nel prossimo luglio a Los Angeles per disputare ai migliori rappresentanti di quaranta Nazioni l'alloro Olimpionico. Da almeno un anno le nostre Federazioni avevano curata la preparazione di giovani progressivamente selezionati. In seguito alle direttive del C. O. N. I. gli Enti preposti ad ogni specialità sportiva ammessa alla Olimpiade avevano scelto ottimi allenatori, specialmente fra quelli che si erano precedentemente distinti nella grande rassegna delle forze dilettantistiche mondiali, affidando loro l'incarico, non solo di preparare gli atleti per la imminente Olimpiade, ma altresì di scovare nel grande vivaio degli sportivi italiani, gli elementi migliori per la Olimpiade del 1936.

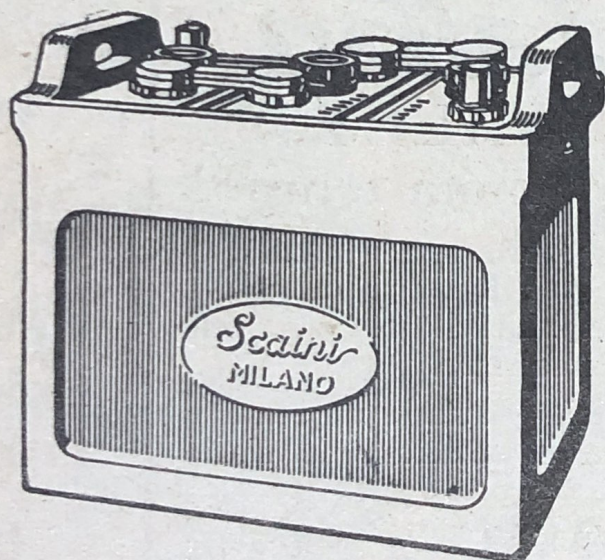
Lo sport nazionale ha fino a ieri contato sulle prestazioni di atleti che si erano fatti da sè, senza scuola e senza guida, che si erano cimentati nella arena digiuni di quegli accorgimenti che, affinando lo stile, raddoppiano il rendimento. I campioni di domani passano attualmente attraverso una cernita scrupolosa, sotto le cure di esperti, i quali possono consigliare la specialità nella quale ciascuno deve avviarsi e nello stesso tempo di curarne lo stile. Questa selezione fra migliaia e migliaia di giovani, questa cura della preparazione tecnica progressiva non si potevano improvvisare, per quanto fosse vivo il desiderio dello sport fascista di far presto. Il nostro intervento a Los Angeles non può quindi esprimere con esattezza quanto si vien facendo da qualche anno nel nostro Paese per lo sport e perciò non vi è in alcuno l'illusione che gli azzurri possano ottenere risultati grandiosi. I rappresentanti italiani andranno in America — salvo per pochissimi sports nei quali una affermazione vittoriosa appare possibile — più per imparare che per distinguersi. Va tenuto presente lo svantaggio in cui i nostri verranno a trovarsi, incontrando nel suo stesso Paese, la rappresentanza atletica che nella maggioranza degli sports è la più forte. Ma questo è un po' lo svantaggio di tutte le rappresentative europee. Piuttosto per noi l'incertezza deriva dal fatto che lo sport nostro è in periodo di transizione, che ai campioni declinanti nel passato non possiamo ancora sostituire efficentissimi esponenti della nuovissima leva. Del resto, quali che siano i risultati, si potrà serenamente affermare che tutto fu fatto per non sfigurare, ma nello stesso tempo che ogni

cosa è stata disposta perchè lo sport rinnovato dal Regime possa fra quattro anni entrare in pieno nella battaglia con le più alte aspirazioni, con le maggiori possibilità.

Automobilismo.

La stagione delle maggiori manifestazioni automobilistiche si è iniziata con la Coppa delle Mille Miglia, la più caratteristica delle prove italiane e quella che più di ogni altra ha suscitato ogni anno l'ammirazione del mondo sportivo straniero. Per la Coppa di quest'anno erano scesi tra noi i critici dei maggiori giornali d'Europa, i quali furono unanimi nel testimoniare la maggiore ammirazione per quella che fu proclamata la migliore organizzazione che mai sia stata vista. Si pensi poi alla velocità che i maggiori esponenti delle gare hanno raggiunto sull'intiero percorso di 1639 chilometri, sul quale vennero superati e battuti da lontano i *records* che dodici mesi prima erano già parsi fenomenali.

I vincitori Borzacchini e Bignami (Alfa Romeo 2300 cc. Dunlop) impiegarono 14 ore 55' 19'' a compiere la prova alla media di 109 km. 884, e tutti i concorrenti che finirono la gara nelle posizioni di testa segnarono medie assai migliori di quelle precedenti. Il ritmo velocissimo della competizione provocò la maggiore selezione ed infatti quasi la metà dei partiti fu eliminato sul percorso. Un fatto significatico fu la eliminazione di molti dei migliori e più quotati concorrenti abbandonatisi ad una lotta violentissima e la affermazione di parecchi valorosi partecipanti, non ancora aureolati da grandi vittorie. Il grandioso successo della VI Mille Miglia è di buon auspicio per la edizione del 1933, per la quale si stanno già studiando le possibilità di un maggiore sviluppo, non soltanto per interessare alla prova altre regioni italiane, ma anche per rendere più gravosa la gara, perchè essa diventi una grande prova di resistenza oltre che di velocità.

I rappresentanti di Alfa Romeo e di Maserati disputarono successivamente il Gran Premio di Monaco sull'originalissimo percorso di Montecarlo, contro i rappresentanti di Bugatti. Cento giri di un percorso che per poco più di tre chilometri si snoda attraverso l'abitato di Montecarlo rappresenta una impresa non adatta a tutti i guidatori e a tutte le macchine. Nuvolari e Caracciola, entrambi con Alfa Romeo, sono finiti in testa separati da cinquanta metri. Ciò significa che la battaglia è stata senza quartiere. Al terzo posto si classificò Fagioli con Maserati, ma questa macchina, forse più veloce di quelle che la precedettero, non sembrò molto adatta per questo speciale circuito. In quanto alle Bugatti, che negli anni precedenti si erano fatte un continuo appannaggio di questa gara, fallirono

all'attesa, per quanto avessero fra gli altri piloti Chiron, Divo e Varzi, al quale rimase come soddisfazione il *record* della velocità sul giro, alla media di 93 km. 836, mentre sul l'intiero percorso Nuvolari marciò alla media di 80 km. 822.

Luigi Fagioli con la Maserati 16 cilindri vinse sulla pista dell'Aeroporto del Littorio il Real Premio di Roma, al quale per altro non partecipava ufficialmente l'Alfa Romeo. La Maserati aveva già vinto questa prova nel 1930 con la 8 cilindri 2500 cmc. pilotata da Arcangeli e nel 1931 con la 16 cilindri 4000 cmc. guidata da Ernesto Maserati. Quest'anno Fagioli trionfò con la 16 cilindri munita di due motori di 8 cilindri di 2500 cmc. ciascuno. Tale vettura si può ritenere una delle più veloci macchine del mondo e, per quanto alla vigilia si dubitasse della sua completa messa a punto, la corsa dimostrò la sua perfetta efficienza. Questi avvenimenti, insieme con il Premio Tunisi vinto a Tunisi da Varzi con Bugatti, hanno formato il quartetto delle maggiori competizioni della primavera.

Motociclismo.

Sulla pista dell'Aeroporto del Littorio venne disputato il Gran Premio della Federazione internazionale dei Clubs motociclistici. Sessantotto corridori appartenenti a nove diverse Nazioni, fra i quali i migliori assi del motociclismo europeo si presentarono in gara, per disputare la prova che nei pochi anni da che è stata fondata, ha già raggiunto una invidiabile fama. Questo Gran Premio fu infatti istituito nel 1925 e si svolse a Monza. L'anno seguente era disputato a Montlhèry, nel 1927 in Germania, nel 1928 in Svizzera, nel 1929 in Spagna, nel 1930 nel Belgio e nel 1931 ancora sulla pista francese di Montlhèry.

La prova era specialmente attesa in Italia per l'annunciata comparsa della nuova Guzzi 500 cmc., la quale intendeva compiere il tentativo di interrompere l'egemonia delle macchine straniere nella maggiore categoria della corsa italiana La Guzzi aveva approntato all'uopo un tipo di macchina dotata delle migliori qualità e per essa era lecito nutrire maggiori speranze, ma la fortuna fu inferiore al merito e incidenti di poca gravità, che saranno prontamente eliminati nelle successive partecipazioni alle prove di grande velocità, costrinsero al ritiro prima Bandini che dominava su tutti e poi Fumagalli. In questa categoria la vittoria spettò alla Norton pilotata con la maggior maestria da Taruffi, il quale tenne la media di 147 km. 408, velocità quasi fantastica, perchè ottenuta su quasi 200 km. di percorso.

Tutta la rappresentanza straniera non figurò nei confronti dei nostri velocissimi e audacissimi corridori. Nella categoria dei 350 cmc.

nella quale nessuna macchina italiana era presente, la vittoria spettò al francese Jeanin, mentre nella categoria 250 cmc. Brusi fu primo con Guzzi e nella 175 cmc. Baschieri fu vittorioso con la Benelli.

Il Gran Premio della F. I. C. M. ottimamente organizzato mise in rilievo, nei confronti dei molti stranieri presenti e partecipanti, l'alto valore del motociclismo italiano, sia dal lato industriale, sia dal lato dei suoi campioni, sia nei riguardi delle sue capacità organizzative.

Alla Favorita di Palermo si è disputata la prima prova di Campionato, alla quale i partecipanti non sono stati troppo numerosi, fors'anche per la distanza dai rispettivi centri di molti esponenti del motociclismo nazionale, ma i migliori erano presenti e hanno dato vita a una bella manifestazione. Nella maggiore categoria Mario Ghersi (Rudge) e Mario Colombo (Ganna) imposero una velocità tale che pochi poterono sperare di superarli. Per la foga della battaglia mancarono nel corso di essa Taruffi, Piuri e poi anche Ghersi. Colombo resistette fino in ultimo alla velocità e alle difficoltà imposte dal Circuito e vinse nettamente. Nella categoria 350 il vincitore fu Rossetti (Velocette). Brusi portò alla vittoria la fida Guzzi 250 con il consueto stile e con la calcolata audacia. Spettacoloso fu il risultato ottenuto dalla Benelli 175 di Baschieri che marciò alla media di 77 km. 172.

Ciclismo.

Dopo una Sanremo poco convincente che aveva assai preoccupato i suoi sostenitori, Learco Guerra, campione del mondo e d'Italia, ha vinto le prime due prove di campionato. Nel Giro della Campania quattro corridori si trovarono in gruppo sulla pista dell'Arenaccia a Napoli. Con Guerra vi erano Binda, Mara e Di Paco, un quartetto di assi del pedale, ciascuno dei quali avrebbe potuto vincere, senza che la vittoria rappresentasse una sorpresa. Nel Giro della Toscana Guerra fu l'incontrastato dominatore, e proprio su quelle salite, dove qualche esperto riteneva di vederlo scomparire, passò in testa a tutti dopo aver staccati i più reputati specialisti delle corse di montagna. Binda, secondo nella Milano Sanremo e nel Giro della Campania, fu superato nel Giro della Toscana dal vincitore Giacobbe. Ma bisogna constatare che Binda è apparso fino a questo momento l'uomo più regolare di tutta l'annata, quello che con una maggior dose di fortuna avrebbe anche potuto cogliere qualche vittoria. Si deve considerare Binda un campione che sta risorgendo e che potrà difendere molto bene i colori italiani nelle grandi dispute internazionali, alle quali sarà indubbiamente chiamato con Guerra.

Tutte le battaglie ciclistiche fin qui disputate e il Giro d'Italia che si sta ora svolgendo

gevanese p. 30, Legnano, Livorno e Monfalcone p. 28, Serenissima p. 26, Cagliari p. 25, Novara p. 24, Udinese p. 22, Lecce p. 21 e Parma p. 5.

Il Concorso Motonautico Internazionale del Po.

In altra parte di questo fascicolo, nella rubrica «Turismo», abbiamo annunciato le manifestazioni che si svolgeranno a Torino nel mese di giugno. Diamo qui notizia più diffusa di una tra le più importanti di esse: il 2° Concorso Motonautico Internazionale del Po, che si svolgerà il 4 e 5 giugno sotto l'alto patronato delle LL. AA. i Principi di Piemonte e per iniziativa del Club Motonautico di Torino.

Avranno luogo le seguenti gare:

Coppa Montelera, per fuori bordo classe A; Coppa Club Motonautico di Torino, fuoribordo classe B; Coppa Città di Torino, fuori bordo classe C; Coppa Duca di Genova, fuori bordo classe D; Coppa S. A. R. Principe di Piemonte, fuori bordo classe F; Coppa Duca di Spoleto, fuori bordo non standardizzati fino a 1000 cmc.; Coppa Club Motonautico G. D'Annunzio, entro bordo fino a 1500 cmc., scafo libero; Coppa Borini, entro bordo Cruisers fino a 1500 cmc.; Coppa Automobile Club di Torino, entro bordo Cruisers fino a 6000 cmc.; Coppa Conte Theo Rossi, Racers 6 litri.

Avrà luogo anche una interessante Gara di «acquaplani».

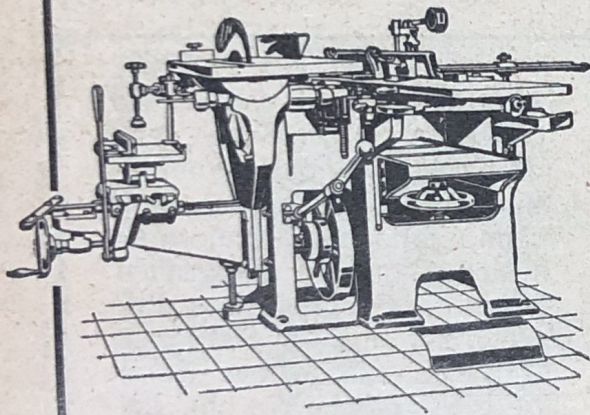
Sono in palio numerosi premi per molte migliaia di lire.

Per evitare i disguidi di corrispondenze.

Insistiamo nel consigliare i nostri Lettori di non omettere mai, nell'indirizzo delle corrispondenze postali, l'indicazione della provincia, se vogliono evitare disguidi e ritardi.

L'Amministrazione postale avverte che disguidi di corrispondenza accadono spesso fra le seguenti località: *Padola* (Belluno), *Padula* (Salerno), *Padula* (Teramo, *Padule* (Perugia), *Paduli* (Benevento) e *Paludi* (Cosenza); così anche fra *Santa Maria Maggiore* (Novara) e *Castelvecchio di Santa Maria Maggiore* (Imperia). Per la precisazione della provincia è di grande utilità l'*Annuario Generale del T.C.I.*, di cui, come è noto, verrà distribuita quest'anno ai Soci la nuova edizione.

Lettere dirette a militari.

Un nostro Consocio ci scrive lamentando che una sua lettera di 16 grammi, diretta a un sergente in servizio e affrancata con cent. 50 (doppia francatura a tariffa ridotta) sia stata tassata dalla Posta con L. 1 per francatura insufficiente.

Le Latifoglie a legname pregiato

È questo il titolo del prossimo numero de *L'Alpe*, il quinto dei numeri speciali della Rivista forestale del Touring Club Italiano, dedicati ciascuno ad una specie della nostra flora arborea; numero che uscirà nel mese corrente.

Le precedenti monografie illustrarono «Le Querce d'Italia» (agosto 1930), «Le Conifere della Montagna Italiana» (gennaio 1931), «Le Conifere Mediterranee in Italia» (giugno 1931); «Il faggio ed il castagno» (dicembre 1931).

Il prezzo del fascicolo — come quello dei precedenti — sarà di **L. 3**, franco di porto in Italia e Colonie (Estero **L. 4,50**).

La serie completa dei quattro fascicoli verrà ceduta al prezzo ridotto di **L. 13** (Estero **L. 15**).

A lui e a tutti quei nostri lettori che hanno rapporti di corrispondenza con militari, ricordiamo che le lettere dirette ai sottufficiali, ai caporali ed ai soldati, in servizio effettivo, possono essere affrancate con la tariffa ridotta militare, che attualmente è di cent. 25, *purchè le lettere siano semplici, non oltrepassino cioè ciascuna il peso di un porto* (*15 grammi*). Se oltrepassano tale peso, devono essere affrancate come le lettere ordinarie la cui tariffa attuale è di cent. 50 per ogni porto di 15 grammi.

Le lettere dirette agli ufficiali debbono essere affrancate sempre a tariffa intera.

Spedizione di stampe e manoscritti.

La Posta avverte che le spedizioni di stampe e manoscritti *in busta aperta fermata con punti metallici* hanno regolare corso qualora siano verificabili. Avverte, però, che nella verifica dei pieghi, i punti metallici possono spezzarsi ed in tal caso i pieghi stessi avrebbero corso senza che la busta sia fermata in alcun modo, con possibilità di dispersione del contenuto.

Nuove tariffe per la posta aerea.

In base a decreti di recente pubblicazione le sopratasse speciali di trasporto aereo di cui all'art. 1 del R. Decreto 11 aprile 1929, N. 842, sono modificate come segue:

Corrispondenze di ogni specie dirette nei paesi europei: per ogni 20 grammi o frazione di 20 grammi L. 0,75.

Corrispondenze dirette in paesi fuori d'Europa: sopratassa stabilita per ogni paese di destinazione in relazione al compenso dovuto per trasporto aereo alle Amministrazioni postali estere e alle Società di navigazione aerea, arrotondando le frazioni di 25 centesimi a centesimi 25, o al multiplo di centesimi 25 immediatamente superiore.

La tariffa aerea per l'interno del Regno è come noto, di L. 0,50 per ogni 15 grammi.

Per spedire quindi una lettera a Costantinopoli, a Mosca, a Berlino, a Parigi, ecc., si dovrà affrancare (oltre all'affrancatura ordinaria) con 75 centesimi di francobolli.

Le tariffe per i paesi extra europei sono state rivedute in base ai calcoli del compenso dovuto alle Società di navigazione aerea e alle Amministrazioni postali estere. Si tratta di tariffe diverse relative ai percorsi che comportano enormi distanze e trasporti con varî mezzi, sia marittimi che ferroviari; si tratta perciò di calcoli complessi. Il Servizio Corrispondenze del Ministero delle Comunicazioni pubblicherà in questi giorni una tabella completa delle varie sopratasse aeree per tutti i paesi extra europei (Americhe, dell'Asia, dell'Africa, dell'Australia).

Scavi nel Foro Romano.

Di recente si è iniziata, al Foro Romano, la metodica esplorazione della Curia. A una profondità di 6 metri si è raggiunto il piano antico dell'edificio e si è liberata dalla terra una parte dell'aula. I risultati ottenuti sono di grande interesse, perchè si è già stabilito che su ciascuno dei due lati lunghi dell'aula, che è rettangolare, si trovavano, in tre larghi e bassi ripiani, i seggi per i senatori. Si sa che i « padri » che intendevano votare in favore si riunivano su un lato dell'aula, mentre quelli che intendevano votare contro si collocavano sul lato opposto.

Teatro greco-romano scoperto a Butrinto, in Albania.

La nostra Rivista ha già diffusamente illustrato (fascicoli di ottobre 1927 e settembre 1930) gli interessantissimi scavi compiuti da italiani in Albania sotto la direzione di P. M. Ugolini.

Si apprende ora che nuovi importanti ritrovamenti sono stati fatti nell'acropoli di Butrinto ove è stato messo in luce un antico teatro. La cavea è in gran parte addossata alle pendici meridionali del colle. I gradini sono di ottimo calcare bianco e hanno delle iscrizioni relative a decreti di alleanza, a ordinanze per la liberazione di schiavi, ecc. La cavea e l'orchestra costituiscono il nucleo più antico del teatro, risalente al IV secolo avanti Cristo. La scena invece è di costruzione romana, forse della fine della Repubblica e posa in parte sui resti di quella precedente, greca. In complesso, essa è ben conservata: dal fondale del palcoscenico, con archi e nicchie, alla fronte, pure adorna di nicchie. Una specie di cunetta serviva per calarvi il sipario, allorchè si iniziavano le rappresentazioni; a tergo della scena vi sono ancora dei piccoli locali, dove forse venivano preparati gli artifizi dei tuoni, dei lampi, dei fulmini, accompagnanti sempre la comparsa di Giove.

La missione archeologica italiana inizierà nel prossimo autunno a Butrinto, una nuova serie di scavi.

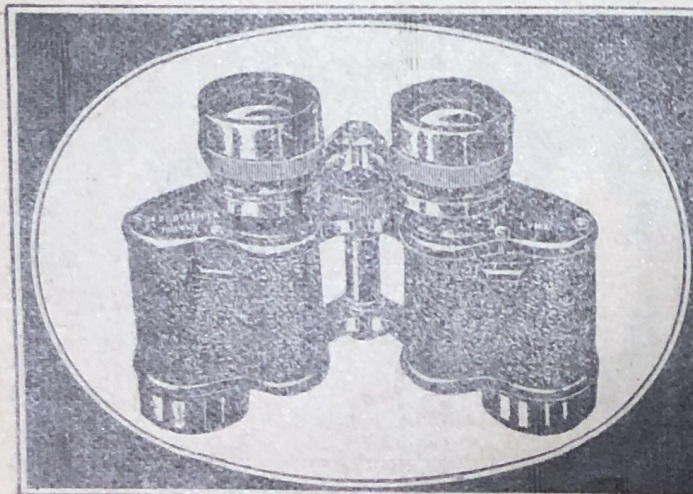
La scoperta del Tempio e del Teatro di Apollo Eretimio a Rodi.

Sono stati scoperti recentemente a Rodi il Tempio e il Teatro di Apollo Eretimio, importantissime vestigia dell'antica civiltà Rodia. Il gruppo degli edifici sacri era stato segnalato dal Ross nei suoi « Viaggi insulari » nel 1845. Egli però aveva appena visto qualche marmo smosso dall'aratro dei contadini. Da allora si era perduta completamente la memoria del sito, sommerso da una furiosa alluvione che deviò anche il corso del torrente poco distante. Le lunghe e pazienti ricerche della Sovraintendenza hanno finalmente raggiunto il meritato successo.

Sono apparse in luce le poderose fondazioni del tempio, costituite da un rettangolo di muri a grossi blocchi poderosi.

A 200 metri di distanza, una trincea di esplorazione di un rialzo semicircolare sopraelevato dal piano per circa 6-7 metri, ha condotto alla scoperta di un gradino ricorrente, a forma semicircolare con grande raggio. Una quantità di frammenti epigrafici con cataloghi di nomi, decreti onorari di città e collegi, dediche di *ex voto* e relativa motivazione, fanno fede della frequenza del popolo a questo sacrario.

Il Congresso internazionale di Archeologia cristiana a Ravenna.

Promosso dal Pontificio Istituto di Archeologia cristiana, coadiuvato da un gruppo di studiosi archeologi ravennati, avrà luogo in Ravenna, dal 25 al 30 settembre 1932 il terzo Congresso internazionale di Archeologia cristiana. Il Congresso sarà seguito da visite ai monumenti di Pola, Parenzo, Grado, Aquileia, chiudendosi a Venezia.

Novità, incoraggiamenti e speranze nel campo dei carburanti solidi.

Mentre ferve, presso il nostro Sodalizio, il lavoro di organizzazione del II Congresso Internazionale del Carbonio Carburante — il cui Comitato Ordinatore ha sede presso il Touring Club Italiano — nel campo dei carburanti sussidiari solidi si sono avute delle manifestazioni di notevole importanza e di natura tale da autorizzare le migliori speranze per una completa e definitiva risoluzione del problema stesso nel nostro Paese.

Un primo ed efficace intervento nella questione si ebbe, alla Camera dei Deputati, per merito dell'On. Italo Bonardi il quale, nella sua relazione sul disegno di legge per l'istituzione di un dazio doganale sul carbone di legna importato, riaffermò la importanza dei carburanti solidi e la necessità di favorirne l'impiego, ponendo anche in evidenza quanto pionieri ed Enti — e fra questi ultimi il T. C. I. — avevano già fatto in proposito, ed illustrando il vasto campo di applicabilità dei carburanti stessi.

Successivamente furono compiute a Grottarossa (Roma), per iniziativa del Prof. Mario Ferraguti ed alla presenza di S. E. il Duce e dei Ministri interessati, delle ben riuscite esperienze di aratura a trazione funicolare, utilizzando motori alimentati da gassogeni a carbone di legna.

Verso la fine di aprile venne infine presentato alla Camera, da S. E. il Ministro della Guerra (di concerto con quelli delle Comunicazioni, delle Finanze, dell'Agricoltura e delle Foreste, e delle Corporazioni) un notevole disegno di legge avente per mira lo sviluppo della autotrazione pesante nel nostro Paese. Sull'importante argomento parlò, colla competenza e la chiarezza che gli sono consuete, l'On. Alfredo Giarratana, occupandosi a lungo anche della questione dei carburanti sussidiari ed accennando all'opera svolta in proposito dal nostro Sodalizio.

Gli automezzi dei quali si vuole particolarmente incoraggiare la diffusione sono: gli autoveicoli ad olio pesante, quelli a gassogeno, i trattori agricoli atti a funzionare anche come trattori ordinari, gli autocarri a sei ruote (di cui quattro motrici) atti a muoversi anche su strade a fondo naturale e su terreno vario, le autoinaffiatrici atte a servire, in caso

di guerra, alla bonifica delle strade infestate dai gas asfissianti.

Le agevolazioni previste riguardano l'esonero dalla tassa di circolazione, per un periodo di tre anni consecutivi, e la concessione di un premio annuo di buona manutenzione, da accordarsi dal Ministero della Guerra, pure per un periodo di tre anni (anche non consecutivi).

Per quanto riguarda gli automezzi a gassogeno il disegno di legge in parola (che pure costituisce una lodevole iniziativa delle nostre Autorità militari) non può ritenersi come rispondente completamente allo scopo. E ciò, sia perchè il beneficio della esenzione triennale viene accordato soltanto agli automezzi nuovi e di costruzione italiana (escludendo cioè la quasi totalità di quelli attualmente in uso nel Paese), sia perchè la intera categoria degli autoveicoli a gassogeno — ed essa soltanto — viene esclusa a priori (per l'Art. 3 del disegno di legge) da ogni possibilità di fruire dei premi di buona manutenzione, che vengono invece concessi a tutte quante le altre categorie di automezzi contemplate dal disegno stesso.

Pertanto, pur tributando la meritata lode all'Ente benemerito che ha ispirato il provvedimento di legge del quale ci occupiamo (ed in particolare, all'esimio Ten. Generale Angelo Pugnani, Capo dell'Ispettorato Automobilistico Militare) esprimiamo a tutti i Ministeri interessati il desiderio e la speranza che le disposizioni che riguardano l'autotrazione a gassogeno vengano modificate in modo da renderle più efficaci e meglio rispondenti alle reali necessità del Paese.

S. DE CAPITANI.

Le manifestazioni silvicole e dei carburanti sussidiari alla Fiera di Padova.

Dal 1° al 22 giugno p. v. si terrà, come è noto, in Padova l'annuale Fiera Campionaria Internazionale, la quale assumerà quest'anno una particolare importanza, per la coincidenza col 7° Centenario Antoniano. Fra le manifestazioni più interessanti è da annoverarsi la Mostra della Sivicoltura che si terrà sotto gli auspici del Ministero dell'Agricoltura e Foreste, e che sarà particolarmente dedicata alle querce d'Italia.

Contemporaneamente verrà tenuta, sotto gli auspici del Centro Italiano del Carbonio, una esposizione, corredata da esperienze pratiche, da conferenze e da proiezioni, e diretta a far conoscere e volgarizzare i mezzi di produzione e di utilizzazione dei carburanti sussidiari solidi.

Lavori per la costruzione della grande città Universitaria Romana.

Alla presenza del Capo del Governo italiano si è costituito il Consorzio per la sistemazione edilizia della R. Università di Roma, con la partecipazione del Ministro dell'Educazione Nazionale, del Governatore di Roma, del Prefetto della Provincia di Roma, del Rettore dell'Università e di altre personalità rappresentanti enti e uffici che fanno parte del Consorzio.

Contribuiranno alla costituzione finanziaria del Consorzio stesso lo Stato, il Governatorato di Roma, la Provincia di Roma, il Consiglio provinciale dell'Economia corporativa di Roma, l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni, la Cassa Nazionale per le Assicurazioni sociali, il Consorzio di Credito per le opere pubbliche, l'Istituto di Credito per le imprese di pubblica utilità, con un totale di 70 milioni di lire. Le opere che saranno eseguite per la costruzione della città universitaria sono le seguenti: Palazzo per il Rettorato, Aula magna e uffici; Facoltà di giurisprudenza, di scienze politiche, lettere e filosofia, con annesse biblioteche e musei; Istituti biologici (di zoologia, botanica, fisiologia generale, antropologia, ecc.); istituti di igiene, batteriologia, e parassitologia; istituti di mineralogia, geologia e paleontologia; istituti di fisica, istituti di chimica; scuole di matematica. Saranno inoltre sistemati definitivamente alcuni edifici degli istituti della facoltà di medicina e chirurgia, i quali sorgono già in qualche tempo nell'area destinata alla costruzione della città universitaria, nei pressi di Policlinico.

L'annoso problema della sistemazione edilizia dell'Ateneo romano, il quale dal 1870 in qua, ha visto quasi decuplicare la sua popolazione scolastica, trova in questo modo la sua definitiva soluzione. Una grande Casa dello studente sorgerà anche nell'area destinata alla città universitaria, completando l'insieme

delle opere destinate a fare della erigenda città un ambiente sotto ogni punto di vista completo e confortevole.

I lavori avranno inizio nel prossimo ottobre e saranno proseguiti attivamente in modo da inaugurare tutti i nuovi edifici universitari per il 21 aprile del 1935.

Corsi Superiori di vacanze in Europa.

Edito dall'Istituto Internazionale di Cooperazione Intellettuale di Parigi, è stato pubblicato di recente un volume contenente i programmi dei Corsi superiori di vacanze che saranno tenuti durante il 1932 nelle varie nazioni d'Europa. Per informazioni particolareggiate sui corsi di vacanze in Italia, gli interessati possono rivolgersi alla Segreteria del Centro d'Informazioni Universitarie e all'Istituto Interuniversitario Italiano in Roma presso il Ministero della Giustizia.

L'Italia è il Paese che conta più Istituti stranieri.

Una recente statistica pone l'Italia al primo posto fra i Paesi che contano istituti stranieri. Il nostro Paese ne ha ben 28, così ripartiti: 6 tedeschi, 4 francesi, 3 inglesi; seguono altre Nazioni con un istituto ciascuna. Questo fatto dimostra l'importanza che la nostra Nazione ha sempre avuto agli occhi degli stranieri, specialmente dal punto di vista artistico ed archeologico.

E' da notare che molti di questi istituti sono stati fondati recentemente, in seguito al grande impulso che il Regime ha dato allo sviluppo della cultura italiana e alla conservazione dei suoi monumenti. Tra le Nazioni che contano istituti stranieri vengono poi a grande distanza l'Austria, la Francia, la Grecia e la Palestina, rispettivamente con 6 istituti ciascuna, l'Egitto con 5 e la Spagna con 4. Tutti gli altri Paesi non ne presentano che uno o due.

Venezia avrà il più moderno acquario d'Europa.

Il Reale Comitato Talassografico Italiano, considerando l'importanza di Venezia come centro marinaro di rinomanza mondiale, ha deciso la costituzione di un acquario che per la sua capacità, per i moderni mezzi di costruzione e impianto di accessorî, potrà considerarsi come uno dei migliori esistenti.

Il Comitato Talassografico ha voluto intonare il nuovo edificio alle esigenze artistiche di Venezia, comandante marittimo dell'Alto Adriatico.

La località prescelta per l'acquario è al margine del giardino del Palazzo Reale nella piazzetta San Marco. L'edificio del nuovo acquario sarà costruito parallelamente alla Libreria e al primo tratto del Palazzo Reale.

TRA I LIBRI

DI CASTELNUOVO FERNANDO. – *Almanacco Azzurro 1932-X.* – Primo Annuario italiano generale di Marina e d'Aeronautica. Pag. XXIV-750 con 3 tav. f. t., legato t. tela: L. 28. Ai Soci del T. C. I., che ne facciano diretta richiesta all'Editore (Casella Postale 10, Genova), citando il numero di tessera: L. 18 più L. 2 per spese di spedizione. Da questa agevolazione sono esclusi gli Enti e le Ditte.

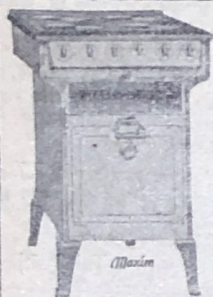
Rassegna annuale delle attività industriali, organizzative e culturali che trovano il loro sviluppo nella Marina e nell'Aeronautica, quest'opera divide la sua copiosissima materia in tre grandi sezioni. La prima, preceduta da notizie sui calendari, sulla Chiesa è la Città del Vaticano, è dedicata alla illustrazione degli alti Organi dello Stato italiano e alle notizie geografico-statistiche di tutti gli altri Stati. La seconda parte, riservata alle specifiche attività marittime e aeronautiche (Enti nazionali e internazionali, istituti di credito, periodici, società di navigazione marittima aerea, armatori, notizie e dati sulle navi mercantili) costituisce, si può dire, il nucleo dell'opera. La terza ed ultima parte contiene numerose ed utili tabelle di distanze tra i porti del mondo, l'elenco delle navi da guerra, le disposizioni legislative di interesse marittimo, ecc. L'opera, che in questa seconda edizione si presenta arricchita e perfezionata, se è di particolare utilità per chi si occupa direttamente di Marina e di Aeronautica, interessa comunque tutti coloro che vogliono farsi una chiara idea di queste importanti attività, così in Italia come all'Estero.

BUSCAROLI REZIO. – *La pittura romagnola del Quattrocento.* – Pag. XIV-470 con 136 illustraz. Ed. Fratelli Lega, Faenza, 1931-X: L. 80.

E' il primo libro di sintesi che sia stato scritto sull'argomento, è un'opera alla quale dovrà d'ora in avanti riferirsi chiunque voglia occuparsi della pittura quattrocentesca in Romagna. L'A., che ha tenuto presente quasi tutto quello che si è scritto intorno all'argomento, non si è limitato a un'esposizione sintetica; ma, provvisto di un'ottima preparazione culturale e dotato di fine senso critico, ha dato prova di un'acuta diligenza nell'analisi e di un'ardita e quasi sempre felice vigoria di sintesi. Per questo, il libro, nonostante quanto potranno aggiungere o modificare le ricerche dell'avvenire, rimarrà nelle sue linee fondamentali. L'opera offre molte novità: di attribuzioni, di rapporti artistici, di giudizi; novità che la maggior parte dei lettori è costretta ad accettare perchè hanno quasi sempre i caratteri dell'evidenza. Troppo lungo sarebbe elencarle; non possiamo tuttavia fare a meno di ricordare quell'enigmatica « Visitazione » del presbiterio di S. Mercuriale, attribuita un tempo a Cosmè Tura, cui giustamente la tolse il professor Egidio Calzini senza però che egli sapesse sostituire un nome accettabile a quello del pittore ferrarese, e che il Buscaroli assegna a Baldassarre Carrari il Giovane. Anche di un altro merito vogliamo dar lode all'A. Egli, nonostante la simpatia vivissima che mostra per l'arte della sua terra, ha saputo tenersi lontano dalla facile esaltazione iperbolica, mettendo anzi in rilievo, fatta eccezione per le opere di Melozzo da Forlì, il carattere provinciale che ha avuto, anche nel suo periodo più brillante, l'arte romagnola.

BESEGHI UMBERTO. – *Il Maggiore « Leggero » – Il « trafugamento » di Garibaldi – La verità sulla morte di Anita.* – Pag. 216 con numerose tavole f. t. Soc. Tipo-Editrice Ravennate e Mutilati, Ravenna, 1932-X: L. 15.

Tra i tanti libri che si pubblicano in occasione del cinquantenario garibaldino, ci piace segnalare questo che trae dall'ombra una delle figure più eroiche e più modeste della grande epopea. Combattente in Italia e in America per la libertà dei popoli, il Maggiore Culiolo, cui la straordinaria agilità valse il nomignolo di « Leggero », fu colui che dopo aver combattuto a Morazzone nel 1848 e a Roma nell'anno successivo, accompagnò fedelmente Garibaldi nella triste odissea del 1849. Riparato in America — dove aveva già combat-

tuto prima del 1848 — egli vi si battè ancora per la libertà del popolo di Costarica, per tornare poi, segnato di mutilazioni e di cicatrici, in Italia, allorchè udì squillare la diana dei Mille. Può sembrar strano che questa figura luminosa sia così poco nota che gli stessi storiografi del Risorgimento ne han deformato il nome e le gesta; eppure è così. Tanto più meritoria appare quindi l'opera dell'A. che, coadiuvato dai discendenti dell'Eroe, ha condotto in Italia e all'Estero ricerche lunghe e accurate, traendone materia per questo libro che avvince per la serrata documentazione non meno che per lo spirito ardente e colorito. In appendice sono riferiti fatti e documenti sulla morte di Anita Garibaldi e sulla dolorosa vicenda della sua salma.

LELLI ENRICO. – *L'ombra di Brenno.* – Pag. 108. Ediz. « Augustea », Roma-Milano, 1932-X: L. 7.

Mai come oggi i problemi della politica internazionale hanno avuto una così potente e tragica immedesimazione con la vita dei singoli popoli. Occorre dunque sapersi orientare nel *mare magnum* dei rapporti più o meno pacifici che intercorrono tra nazione e nazione; e per questo appare molto utile questo libretto che ci dà un chiaro, per quanto rapido, panorama della situazione internazionale, lumeggiando le geniali soluzioni escogitate dal Duce.

S. DE CAPITANI. – *Materiali elettrotecnici e radiotecnici.* – Pag. 100. R. Ist. Radiotecnico, Milano, 1932: L. 9.

E' la prima pubblicazione italiana che tratta in modo organico ed esauriente l'importante argomento. Dopo un opportuno richiamo alle nozioni teoriche sul comportamento generale dei conduttori e degli isolanti e sulle circostanze che ne fanno variare le proprietà elettriche, si passano in rassegna i varî materiali che vengono impiegati nelle costruzioni elettriche. Il volumetto, che è anche corredato di un'ampia citazione bibliografica, può pertanto costituire un testo di utile consultazione per quanti si interessano di elettrotecnica in generale e di radiotecnica in particolare.

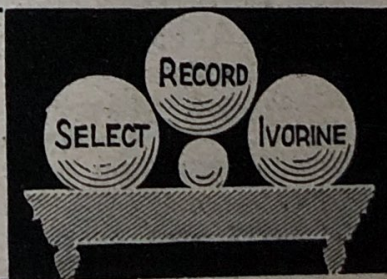
Annuario del Ciclismo 1932. – Pag. 148 illustr. Ed. «La Gazzetta dello Sport», Milano. L. 4.

L'On. Alberto Garelli, presidente dell'U. V. I., ricorda nella prefazione che S. E. Mussolini ebbe a ricordare ai dirigenti dello Sport ciclistico italiano l'utilità della bicicletta nei varî campi dell'attività sociale. Effettivamente la bicicletta sostiene gagliardamente la concorrenza del veicolo a motore, così nel campo utilitario come in quello sportivo; al quale ultimo è dedicato questo Annuario, il quale illustra l'attività dell'U. V. I., presenta i campioni e gli avvenimenti principali del 1931, elenca i *records*, e fornisce altri dati e notizie ad uso degli sportivi.

Luci e Ombre. – Annuario della fotografia artistica italiana. 1931-X. Pag. 26 con 52 tavole. Ed. « Il Corriere Fotografico », Via Stampatori, 6, Torino: L. 25. *Sconto del 10 % ai Soci del Touring* che ne facciano richiesta all'indirizzo sopra indicato.

E' una rassegna delle migliori fotografie d'arte eseguite nel 1931 in Italia. Nota dominante, la modernità, la quale si manifesta così nella tecnica propensa alle evanescenze e alle sfumature, sovente con robuste tonalità da acquaforte, come nella scelta dei soggetti, che sono talvolta minime cose (dadi, gettoni, due gomitoli, ecc.) o particolari, che non avrebbero certo tentato l'estro di un fotografo dei vecchi tempi. Tra le 50 e più fotografie qui riprodotte ce n'è qualcuna per cui l'appellativo di artistico non può dirsi davvero usurpato.

TAVECCHI U. – *Diario dell'Alpinista.* – Guida rapida alle capanne e rifugi alpini. Elenco Guide e tariffe. Sotto gli auspici della Sez. di Bergamo del C. A. I. Con 12 cartine. Pag. 180. Tecnografica Editrice Tavecchi, Bergamo: L. 5.

Almanacco della Scuola Elementare. – A cura dell'Associazione Fascista della Scuola. Pag. 506 illustr. Ed. Bemporad, Firenze, 1932: L. 10.

CERRUTI Prof. ATTILIO. – *Istituto demaniale di biologia marina di Taranto*. – Pag. 44 con 36 illustraz. e 4 tav. f. t. Ed. Alberto Cressati, Taranto, 1932-X: Senza indicaz. prezzo.

Per dare incremento alla ostricoltura e mitilicoltura nel Mar Piccolo, veniva istituito nel 1914, in Taranto, un R. Ispettorato Tecnico con annesso un Laboratorio di Biologia Marina che nel 1930 assunse la denominazione di Istituto Demaniale. L'A. che ne è direttore, descrive la storia e il funzionamento della florida istituzione che, sorta da modeste e travagliate origini, vanta ora una sede imponente e impianti moderni e complessi.

SANVITO MARIO – *Luino nella storia e nell'arte*. – Pag. 125 con ill. Varese, Stab. tipogr. « Littorio ».

Pubblicato a cura dell'Azienda autonoma Luinese di Cura e di Soggiorno, l'elegante volume, frutto di accurati studi e di diligenti ricerche archivistiche e bibliografiche, si distingue da opere congeneri per vivacità di stile e giovanile fervore. Può servire, oltre che a far conoscere le vicende della graziosa cittadina verbanese, anche a spronare altre Aziende di Cura e di Soggiorno a incoraggiare tali pubblicazioni, che in parte giovano alla cultura storica del paese, in parte a una nobile propaganda in favore dei luoghi di cui esse vogliono accrescere la frequentazione.

AIELLO GIUSEPPE LAURO. – *Pola*. – Monografia storica, con una prefazione di Ferdinando Pasini. – Pag. 136 in 4º gr. con illustraz. A cura della Sez. di Pola della Associaz. Naz. Mutilati, 1931-X: L. 20.

Non è senza significato che proprio i Mutilati abbiano voluto prendere l'iniziativa di una pubblicazione storica sulla città che, già roccaforte dell'Austria, serba chiare vestigia della nostra gloria antica e nuova, dai monumenti di Roma al martoriato corpo di Nazario Sauro. Su Pola e l'Istria in genere esistono opere egregie quantunque non sempre reperibili, ma mancava la monografia divulgativa, accessibile a tutti, che comprendesse tutta la storia dai tempi remoti ad oggi. La lacuna può dirsi colmata con questo libro che si apre con la leggendaria fondazione di Pola da parte degli Argonauti e si chiude col recupero del « Pullino », che portò l'ultimo argonauta verso la grande luce. La narrazione delle vicende antiche e recenti è fatta con piacevole stile, e appare, oltre che documentata, abbellita dalle grandi illustrazioni tratte da vecchie stampe.

Il Calendario dell'Agricoltore 1932-X. – Pagine 120-XXXVIII, illustr., rileg. tela e oro. Edito dall'Ufficio Stampa « Fiat », Torino. Senza indicaz. prezzo.

Questo Calendario, omaggio della « Fiat » alla grande famiglia dei rurali d'Italia, si presenta, nel suo secondo anno accresciuto e perfezionato. Contiene notizie pratiche, dati statistici, elementi varî riguardanti l'agricoltura, la zootecnica e gli enti e organismi rivolti all'incremento della economia agraria e all'assistenza dei ceti rurali. Questo contributo della grande Casa automobilistica alla battaglia impegnata dal Regime per la rinascita agricola nazionale significa anche che industria e agricoltura, le due grandi forze produttive, operano in pieno accordo per il bene materiale e morale del Paese.

EVANGELISTI ANNA. – *Romanità classica e cristiana*. – Pag. 360. Desclée e C. Editori Pontifici, Piazza Grazioli, 4, Roma, 1932: L. 25.

Devota discepola del Carducci e del Gandino, l'A. raccoglie in questo volume un complesso di importanti osservazioni di letteratura e di storia romana. Dopo aver accennato brevemente a quella che le sembra la più probabile spiegazione delle remote origini italiche, con chiaro riferimento sia a quegli elementi etnici che si fusero nella salda unità della stirpe italica, sia a quelli che rimasero refrattari all'unità, passa al soggetto principale del libro, che è d'illustrare in base alla testimonianza di scrittori latini, i principali avvenimenti e personaggi della storia di Roma dal declinare della Repubblica a tutto il primo secolo dell'Impero. Con l'esposizione degli avvenimenti romani procede di pari passo quella delle origini cristiane, che videro i germi vitali della romanità affidati alla Chiesa che doveva perfezionarli e conservarli nei secoli.

PILPOUL JACQUES. – *L'esthétique des ponts*. – Numero speciale de « Le Moniteur des Travaux Publics ». Pag. VI-96 illustraz. 23, Rue de Châteaudun, Parigi. Prezzo: in Francia Fr. 25, altrove Fr. 30.

Quello dell'estetica dei ponti è certo un argomento attraente, tanto più che la diversità della materia (muratura, cemento, ferro, legno, ecc.), si risolve in una singolare varietà di tipi estetici e costruttivi. In questo fascicolo ne abbiamo una discreta documentazione, che va dagli ardimenti tecnici americani alle fantasie dell'ornamentazione orientale. Tra questi estremi sono compresi quei mirabili ponti fiorentini e veneziani, pavesi, ecc., che associano qualità tecniche collaudate dai secoli, ad una impareggiabile leggiadria. Le opere italiane sono ben rappresentate in questa rassegna, dagli antichi ponti romani di Rimini e del Metauro, agli ultimissimi, come quello della Vittoria a Belluno e quello Mussolini sull'Ombrone.

WEIDLICH CARLO. – *Ciclismo e letteratura*. – Pag. 232. Libreria Editrice Domino, Palermo, 1932-X: L. 5.

« Mi piace il ciclismo perchè è uno sport da poeti », ebbe a dire S. E. Mussolini, e bastano i nomi di Pascoli, di Guerrini, di Betteloni, di Oriani per confermare la grande affermazione del Duce. Di questi rapporti tra la bicicletta e la letteratura ci parla l'A. di questo libro, in cui dopo una breve storia del ciclismo, vediamo passati in rassegna numerosi scrittori italiani e stranieri, viventi e trapassati, che furono o sono entusiasti pedalatori. Notiamo con stupore l'omissione di Giovanni Pascoli, che pure alla bicicletta dedicò un'ode che, se non è tra le sue migliori, non merita però il completo oblio.

CARACCIOLO MARIO. – *L'Italia e i suoi alleati nella grande guerra.* – Pag. 332. Ed Mondadori, Milano, 1932: L. 20.

Dopo l'interessante studio « Le truppe italiane in Francia », di cui avemmo già a parlare, l'A. pubblica, nella stessa collezione diretta da Angelo Gatti, questo libro sincero e documentato, nel quale i rapporti tra l'Italia e gli alleati appaiono sotto una nuova luce, di cruda e forse insospettata verità. Sono retroscena insidiosi presunzioni, incomprensione del nostro sforzo, che non si possono considerare, ora che incominciano a rivelarsi nel loro vero essere, senza un sentimento di profonda amarezza. Dalla sospetta inazione della Serbia nel 1915, tale da dar credito alle voci di un segreto accordo con l'Austria, alle egoistiche pressioni del comando francese nel 1918, tendenti a trascinarci in premature offensive, a costo di sacrificarci pel vantaggio degli altri, l'A. ci svela circostanze e situazioni penose, le quali valgono peraltro a porre in maggior evidenza la luminosa figura della nostra Italia sempre eroica e leale, anche nelle sue ore più tragiche. Certo, l'Italia Fascista saprà trarre dall'esperienza del passato sicura norma per l'avvenire!

Guide Michelin - Suisse, Lacs Italiens, Dolomites, Tyrol. – IX ediz. Pag. 480 con carte stradali e piante di città. S. A. Michelin Italiano, Milano, Corso Sempione, 1931: 9 franchi svizzeri.

E' l'unica tra le 16 guide Michelin, che tocchi il nostro Paese, ed è quindi quella che più direttamente interessi il turista italiano. Non trattasi però di guida itineraria, bensì di un elenco alfabetico di paesi con un brevissimo accenno al loro carattere e tutti i dati che possono interessare il turista con particolare riguardo all'automobilismo. Vi si trovano pure utili notizie sulle dogane, i passaporti, i regolamenti stradàli, ecc.

ZABELLI A. – *Note di geofisica mineraria applicata.* – Hoepli, Milano, 1931: L. 12.

L'A. illustra i limiti di applicabilità pratica ed i criteri di interpretazione dei metodi geofisici di ricerca mineraria applicata.

FORATTI ALDO. – *Aspetti dell'architettura bolognese dalla seconda metà del secolo XVI alla fine del Settecento.* – Pag. 24 con 14 illustraz. Estratto da « Il Comune di Bologna », Stab. Poligrafici Riuniti, Bologna, 1932-X. Senza indicaz. prezzo.

Riguarda il periodo che vide il trapasso dalla Rinascita al Barocco e che dotò Bologna di monumenti significativi in cui peraltro le solide trame dei ritmi architettonici non sono intaccate dalle frenesie ornamentali altrove così invadenti.

VERGANI O. e MORMINO G. – *Almanacco Aeronautico 1932.* – Pag. 336 illustr. – Ed. Bompiani, Milano, 1932-X. L. 12.

Giunto al suo terzo anno di vita, questo Almanacco, che riesce così felicemente a conciliare l'informazione tecnica e cronistorica con lo spunto arguto e letterario, si presenta ancor più ricco e armonico che nelle precedenti edizioni.

CHITI Prof. ALFREDO. – *Pistoia. Guida storico-artistica.* – Pag. 240 con una pianta e 51 illustraz. A cura del Consiglio Prov. dell'Economia, Pistoia, 1932-X. L. 10.

Chiara ed esauriente, pur nella modesta mole, questa Guida, che già vide la luce nel 1910, si presenta ora completamente rinnovata e arricchita di notizie.

Annuario delle Acque d'Italia 1931-IX. – Pag. 572 illustr. Ed. Associazione per le Acque Pubbliche d'Italia, Piazzale L. Cadorna, 8, Milano. Prezzo: L. 18.

Al suo IX anno di vita, la benemerita Associazione per le Acque Pubbliche ha voluto iniziare la pubblicazione di questo Annuario che fornisce una ricca documentazione su acquedotti, bonifiche, energia idraulica, irrigazione, navigazione interna, ecc., però non completa (opere del genere richiedono anni per raggiungere un sufficiente grado di perfezione), ma che non può non apparire di grande utilità e che, comunque è suscettibile di sviluppo e di perfezionamento.

CHELLINI LEONE. – *Guida storico-artistica di San Gimignano.* – Pag. 74 con 32 tav. f. t. e uno schizzo top. Ed. F.lli Alinari, Firenze, 1931-IX. Prezzo: L. 4.

La turrita cittadina, che nel suo aspetto medioevale sembra trasportare ancora al tempo in cui Dante vi si recava ambasciatore di parte Guelfa, ha una buona illustrazione turistica in questo libro scritto dal Direttore dei Musei locali.

SELVELLI CESARE. – *Fano e Senigallia.* – Con 147 illustrazioni e 1 tavola. Collezione dell'« Italia Artistica », N. 108. Bergamo, Istituto Italiano d'Arti Grafiche, 1931: L. 30.

Nessuno meglio del Selvelli, già noto per una riuscitissima Guida e per altre pubblicazioni riguardanti la sua patria, era in grado di illustrare degnamente la leggiadra Fano e la minore sorella. Quanto riguarda l'arte delle due città — in Fano, monumenti dell'epoca romana come la basilica vitruviana, le mura e l'arco augusteo, monumenti medioevali, quali il Duomo, che si sta ritornando alle primitive forme del XII secolo, e il palazzo della Ragione, che è della fine del XIII, opere malatestiane (notevoli in entrambe le città), del pieno Rinascimento, rappresentato dall'ornatissimo portale di Bernardino da Corona, del barocco, cui fra altro si deve la stupenda chiesa di S. Pietro in Valle; in Senigallia il palazzo Baviera — tutto è stato studiato con sicura competenza e appassionato amore. Nel modo più esauriente è trattata anche la pittura, che in Fano è rappresentata particolarmente e nobilmente dagli affreschi di Ottaviano Nelli nella chiesa di S. Domenico, da due tavole di Giovanni Santi e da notissime opere del Perugino nella chiesa di S. Maria Nuova.

MECACCI GIULIA. – *Giovani vite su vecchie scene.* – Pag. 244 illustr. Prezzo: L. 8.

— *Nel paese della grazia.* – Pag. 270 illustr. Prezzo: L. 10 (Soc. Editrice Internazionale, Corso Regina Margherita, 176, Torino).

Questi due libri della collana « Italia » recano due sottotitoli che valgono a chiarire il carattere e la sostanza: per il primo, « Pagine di vita fiorentina »; per il secondo « Volti e spiriti di terra toscana ». Le bellezze artistiche e naturali e le grandi memorie storiche di questa terra vengono presentate nel corso di una narrazione per giovanetti e nel colore avvincente di dialoghi familiari.

Edizione Archeologica della Carta d'Italia al 10.0000: Foglio 207 - Nuoro; Foglio 208 - Dorgali; Foglio 216 - Capo San Marco. – A cura della R. Soprintendenza all'Antichità della Sardegna. Rilevamento e compilazione del Prof. Antonio Taramelli. - R. Istituto Geografico Militare, Firenze, 1929-1931. Senza indicaz. prezzo.

SIVITILLI ERNESTO. (Sezione dell'Aquila del C. A. I.). – *Gruppo del Gran Sasso d'Italia: Il Corno Piccolo.* – Pag. 87 con 6 illustraz. e una carta d'orientamento. Officine Grafiche Vecchioni, Aquila, 1930: L. 5.

BIANCO P. C. – *La SS. Trinità dei Domenicani Spagnoli.* – N. 28 della collez. « Le Chiese di Roma illustrate ». Pag. 56 con 16 illustraz. e una pianta topografica. Ed. Danesi, Roma, 1931-IX: L. 7,50.

COLOSIMO Dott. Ing. ROBERTO. – *La nuova tecnica italiana degli acquedotti.* – S. A. Poligrafica Italiana, Roma, 1931-IX. Senza indicaz. prezzo.

ORTOLEVA GIOVANNI. – *Nozioni di chimica organica ad uso delle Scuole Medie.* – VII Edizione. Pag. XXIV-378. — *Guida pratica alla analisi chimica qualitativa inorganica.* – Pag. VII-134. Lib. Ed. Politecnica, Milano, 1931-IX: Rispettivamente L. 25 e L. 12.

LAURENTI Ing. F. – *I generatori e le motrici a gas.* – Pag. XVI-552 con 307 illustraz. e 60 tabelle, leg. tela e oro. Ed. Hoepli, Milano, 1931-IX. Prezzo: L. 35.

BRAMBILLA E. - POGGI LONGOSTREVI G. – *Medicine-Ball.* – Pag. 126 illustr.: L. 8. — COTTARELLI V.-PAVESI E. – *Il ciclismo.* Pag. 168 illustr.: L. 8. — SEVERINI G. – *Il tiro a volo.* – Pag. 158 illustr.: L. 7. — PAULUZZA G. – *Il nuoto.* – Pag. 96 illustr. Rispettiv. N. 11, 12, 13, 14 della collez. « I giuochi », rileg. bodon. Ed. Alberto Corticelli, Via B. Marcello, 71, Milano.

MAFFEZZOLI Ing. Prof. ALFONSO. – *Elementi di calcolo delle funivie per servizio pubblico.* – Pag. 240 illustr. Libreria B. Pellerano, Napoli, 1931-IX: L. 30.

TRAMONTE Dott. Ing. RAFFAELE. – *L'irrigazione in terra di Bari con le acque dell'Ofanto.* – Pag. 32 con una tav. f. t. Ed. G. Laterza, Bari, 1932. Senza indicaz. prezzo.

P. B. BAGATTI, O.F. M. – *Uno sconosciuto itinerario della Verna del 1696.* – Pag. 12. Ed Vallecchi, Firenze, 1932. Senza indicaz. prezzo.

TENCAJOLI O. FERDINANDO. – *Souvenirs Niçois à Rome.* – Pag. 12. « Annales du Comté de Nice », 8, Rue Valperga, Nice, 1932. Senza indicaz. prezzo.

TENCAJOLI O. FERDINANDO. – *Un umanista maltese d'oggi: Mons. Luigi Farrugia.* – Estratto da « Mediterranea », Sassari, 1931-X. Senza indicaz. prezzo.

BALESTRINO MARIA TERESA. – *Angelo Mazza.* – Vol. XV della Biblioteca della « Rassegna ». Pag. 392 con tav. f. t. S. A. Editrice Dante Alighieri, Milano, 1932-X: L. 30.

FAVA ONORATO. – *Il fanciullo nella letteratura.* – Pag. 186. Casa Ed. « Nemi », Firenze, 1932-X: L. 8.

Annuario 1931-IX della Federazione tra le Casse di Risparmio del Piemonte. – Pag. 113 con 12 quadri statistici. Torino. Senza indicaz. prezzo.